ÉTUDES ET RECHERCHES EN TRANSPORTS

INDICATEURS DES PROGRAMMES EN TRANSPORT

SERGE GAUTHIER
MARYSE HAMEL
GAÉTAN HANDFIELD
MICHEL MARQUIS
ANDRÉ SAINT-SAUVEUR

SOCIO-ÉCONOMIE DES TRANSPORTS

Québec

INDICATEURS DES PROGRAMMES EN TRANSPORT

JUILLET 1991

92-02945/

Ce rapport est publié par
la Direction des communications
du ministère des Transports

Pour obtenir des exemplaires supplémentaires,
vous pouvez téléphoner au (418) 643-6860
ou écrire à la:

Direction des communications
Ministère des Transports du Québec
700, boulevard Saint-Cyrille Est
18e étage
Québec (Québec)
G1R 5H1

Dépôt légal, 3e trimestre 1991
Bibliothèque nationale du Québec
ISBN 2-550-22421-3

Gouvernement du Québec
Ministère des Transports

FICHE ANALYTIQUE DE RAPPORT

Titre et sous-titre du rapport
INDICATEURS DES PROGRAMMES EN TRANSPORT - JUILLET 1991

N° du rapport Transports Québec
RTQ-91-10

Rapport d'étape ☐ An Mois Jour
Rapport final ☐

N° du contrat

Auteur(s) du rapport
Serge Gauthier, Maryse Hamel, Gaétan Handfield,
Michel Marquis, André St-Sauveur
Chargé de projet

Date du début d'étude **Date de fin d'étude**

Coût de l'étude

Étude ou recherche réalisée par (nom et adresse de l'organisme)
Service de l'évaluation de programmes
700, boul. St-Cyrille Est
Québec (Québec)
G1R 5H1

Étude ou recherche financée par (nom et adresse de l'organisme)
Ministère des Transports
700, boul. St-Cyrille Est
Québec (Québec)
G1R 5H1

But de l'étude, recherche et renseignements supplémentaires

Fournir un ensemble d'informations portant sur la performance des programmes et visant à faciliter la planification et la prise de décision.

Résumé du rapport

Ce document présente pour chacun des programmes du ministère des Transports un ensemble d'indicateurs qui tentent de mesurer leur performance sous certains aspects tel que l'évolution de la demande et de l'offre, l'efficience des ressources utilisées, la qualité des services fournis et l'efficacité des interventions du Ministère. Les indicateurs retenus décrivent l'évolution de certains grands paramètres particuliers à chacun de ces programmes.

Les sept programmes du Ministère revus dans ce recueil comprennent ceux du réseau routier, du transport en commun, du transport scolaire, du transport adapté, du transport maritime, du transport aérien de même que le service aérien gouvernemental.

Ce troisième recueil, qui reflète l'évolution du système d'indicateurs au Ministère ne couvre pas tous les secteurs d'activités particuliers à chacun des programmes de même que tout le champ dévolu à l'évaluation de programme. Les éditions subséquentes s'enrichiront du développement de ce système.

Nbre de pages	Nbre de photos	Nbre de figures	Nbre de tableaux	Nbre de références bibliographiques	Langue du document ☐ Français ☐ Anglais	Autre (spécifier)

Mots-clés

Transport en commun urbain; Transport scolaire; Transport adapté; Transport maritime; Transport aérien; Réseau routier; Indicateurs; Demande; Efficience; Efficacité; Financement; Ressources

Autorisation de diffusion

☒ Diffusion autorisée ☐ Diffusion interdite

Signature du directeur général

Date 9 1 0 9 1 1 7

V-1773 (89-05)

Publication réalisée à la
Direction de la programmation
en collaboration avec la Direction des communications
Ministère des Transports du Québec

Cette étude a été préparée par le
Service de l'évaluation des programmes
Ministère des Transports du Québec

Coordination:

Carole Lachance, m.b.a.

Analyse et rédaction:

Serge Gauthier
Gaétan Handfield
Maryse Hamel
Michel Marquis
André Saint-Sauveur

Assistance technique:

Guylaine Poulin

TABLE DES MATIÈRES

TABLE DES MATIÈRES vii

LISTE DES TABLEAUX xi

LISTE DES FIGURES xvii

INTRODUCTION 1

1. MINISTÈRE DES TRANSPORTS 3

1.1 PRÉSENTATION DES PROGRAMMES 4

1.2 ÉVOLUTION DES RESSOURCES UTILISÉES 4

2. PROGRAMMES DE CONSTRUCTION ET DE CONSERVATION DU RÉSEAU ROUTIER . . 9

2.1 PRÉSENTATION DES PROGRAMMES 10

2.2 ÉVOLUTION DES RESSOURCES UTILISÉES 12

2.3 PROGRAMME DE CONSTRUCTION DES INFRASTRUCTURES DU RÉSEAU ROUTIER 03. 14

2.4 PROGRAMME DE CONSERVATION DES INFRASTRUCTURES DU RÉSEAU ROUTIER 04. 22

2.5 INVENTAIRE DES ROUTES À L'ENTRETIEN DU MINISTÈRE 44

2.6 PARC AUTOMOBILE 46

2.7 CIRCULATION SUR LE RÉSEAU ROUTIER 46

2.8 SÉCURITÉ DU RÉSEAU ROUTIER 48

2.9 ÉTAT DU RÉSEAU ROUTIER 50

2.10 SATISFACTION DES USAGERS DU RÉSEAU ROUTIER 54

3. PROGRAMME DE TRANSPORT EN COMMUN URBAIN 61

3.1 PRÉSENTATION DU PROGRAMME 63

3.2 ÉVOLUTION DES DÉPENSES ET DES CONTRIBUTIONS DANS LES OPT . . . 66

3.3 DEMANDE DE SERVICE ET TARIFICATION DANS LES OPT 72

3.4 OFFRE DE SERVICE DANS LES OPT 78

3.5 ANALYSE DE QUELQUES RATIOS D'EFFICIENCE POUR LES OPT 80

3.6 LES OMIT: INDICATEURS DE REVENUS, DE DÉPENSES, DE DEMANDE ET D'OFFRE 84

4. PROGRAMME DE TRANSPORT SCOLAIRE 89

4.1 PRÉSENTATION DU PROGRAMME 91

4.2 ÉVOLUTION DES REVENUS ET DÉPENSES 93

4.3 ÉVOLUTION DE LA CLIENTÈLE TRANSPORTÉE 100

4.4 OFFRE DE SERVICE DANS LE TRANSPORT SCOLAIRE (TRANSPORT EXCLUSIF) 102

4.5 ANALYSE DE CERTAINS RATIOS TRANSPORT EXCLUSIF ET TRANSPORT INTÉGRÉ 104

4.6 SÉCURITÉ DANS LE TRANSPORT SCOLAIRE 106

4.7 . COMPARAISONS FINANCIÈRES ENTRE LES TRANSPORTEURS SCOLAIRES DU QUÉBEC ET DE L'ONTARIO 110

5. PROGRAMME DE TRANSPORT ADAPTÉ 115

5.1 PRÉSENTATION DU PROGRAMME 117

5.2 ÉVOLUTION DES REVENUS ET DÉPENSES 118

5.3 DEMANDE DE TRANSPORT ADAPTÉ 122

5.4 OFFRE DE TRANSPORT ADAPTÉ 130

5.5 ÉVOLUTION DES COÛTS MOYENS PAR DÉPLACEMENT 134

6. PROGRAMME DU TRANSPORT MARITIME 139

6.1 PRÉSENTATION DU PROGRAMME 141

6.2 LES RETOMBÉES ÉCONOMIQUES 142

6.3 LA SITUATION FINANCIÈRE DES TRAVERSES ET DES DESSERTES . . . 144

6.4 ÉVOLUTION DES DÉPENSES DU MINISTÈRE 146

6.5 LES DÉPENSES DE TRANSFERTS PAR CATÉGORIE DE COÛTS 148

6.6 LES COÛTS D'OPÉRATIONS, LES REVENUS ET LES DÉPENSES DE TRANSFERTS 150

6.7 LA DEMANDE DE SERVICES DANS LES TRAVERSES 152

6.8 L'OFFRE DE SERVICES DANS LES TRAVERSES 154

6.9 LE COEFFICIENT DE FRÉQUENTATION 156

6.10 L'EXCÉDENT DE LA DEMANDE DE SERVICES 158

6.11 RATIO D'AUTOFINANCEMENT DES TRAVERSES 160

6.12 LES COÛTS MOYENS D'OPÉRATIONS POUR LES TRAVERSES 162

7. PROGRAMME DU TRANSPORT AÉRIEN 167

7.1 PRÉSENTATION DU PROGRAMME 169

7.2 LES COÛTS DU PROGRAMME DE TRANSPORT AÉRIEN 170

7.3 LES AÉROPORTS DU MTQ, PORTRAIT FINANCIER GLOBAL 172

7.4 SUBVENTIONS ET CONTRATS DE SERVICE 174

7.5 LES AÉROPORTS DU MTQ, PAR RÉGION ADMINISTRATIVE 176

7.6 TRAVERSES AÉRIENNES ET DESSERTE DE LA BASSE-COTE-NORD 182

8. PROGRAMME DU SERVICE AÉRIEN GOUVERNEMENTAL 185

8.1 PRÉSENTATION DU PROGRAMME 187

8.2 REVENUS, DÉPENSES ET HEURES DE VOL TOTALES 188

8.3 REVENUS ET DÉPENSES HORAIRES 194

8.4 LES MISSIONS 199

8.5 LE TRANSPORT EXÉCUTIF 206

8.6 LE TRANSPORT DES MALADES 208

8.7 LA PROTECTION DE LA FORÊT 210

8.8 LA FLOTTE DU SAG 212

8.9 LES DÉPENSES DE CAPITAL 216

BIBLIOGRAPHIE 221

LISTE DES TABLEAUX

1. MINISTÈRE DES TRANSPORTS

TABLEAU 1 ÉVOLUTION DES DÉPENSES DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS 5

TABLEAU 2 ÉVOLUTION DES DÉPENSES DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS PAR PROGRAMME 7

2. PROGRAMMES DE CONSTRUCTION ET DE CONSERVATION DU RÉSEAU ROUTIER

TABLEAU 1 DÉPENSES EFFECTUÉES SUR LE RÉSEAU ROUTIER 11

TABLEAU 2 DÉPENSES EFFECTUÉES SUR LE RÉSEAU ROUTIER PAR PROGRAMME, (en dollars constants de 1981-1982) 13

TABLEAU 3 RÉPARTITION DES DÉPENSES DU PROGRAMME DE CONSTRUCTION DU RÉSEAU ROUTIER 03, PAR CLASSE DE ROUTE 15

TABLEAU 4 RÉPARTITION DES DÉPENSES DU PROGRAMME DE CONSTRUCTION DU RÉSEAU ROUTIER 03, PAR OPÉRATION 17

TABLEAU 5 PROGRAMMATION DES PROJETS DE CONSTRUCTION 19

TABLEAU 6 RÉPARTITION DES DÉPENSES DE L'OPÉRATION CONSTRUCTION PAR CATÉGORIE DE PROJET 21

TABLEAU 7 RÉPARTITION DES DÉPENSES DU PROGRAMME DE CONSERVATION DU RÉSEAU ROUTIER 04, PAR CATÉGORIE D'OPÉRATION D'ENTRETIEN . . 23

TABLEAU 8 RÉPARTITION DES DÉPENSES DU PROGRAMME DE CONSERVATION DU RÉSEAU ROUTIER 04, PAR CATÉGORIE D'OPÉRATION D'ENTRETIEN ET PAR CLASSE DE ROUTE 25

TABLEAU 9a ENTRETIEN DU RÉSEAU ROUTIER, DÉPENSES ET QUANTITÉS EXÉCUTÉS OPÉRATION: COUCHES D'USURE 27

TABLEAU 9b ENTRETIEN DU RÉSEAU ROUTIER, DÉPENSES ET QUANTITÉS EXÉCUTÉS OPÉRATION: RAPIÉÇAGE MÉCANISÉ À L'ENROBÉ BITUMINEUX 29

TABLEAU 9c ENTRETIEN DU RÉSEAU ROUTIER, DÉPENSES ET QUANTITÉS EXÉCUTÉS OPÉRATION: NETTOYAGE DES FOSSÉS ET DES DÉCHARGES 31

TABLEAU 9d ENTRETIEN DU RÉSEAU ROUTIER, DÉPENSES ET QUANTITÉS EXÉCUTÉS OPÉRATION: DÉNEIGEMENT EN RÉGIE 33

TABLEAU 9e ENTRETIEN DU RÉSEAU ROUTIER, DÉPENSES ET QUANTITÉS EXÉCUTÉS OPÉRATION: DÉNEIGEMENT À CONTRAT 35

TABLEAU 9f ENTRETIEN DU RÉSEAU ROUTIER, DÉPENSES ET QUANTITÉS EXÉCUTÉS OPÉRATION: DÉGLAÇAGE EN RÉGIE 37

TABLEAU 9g ENTRETIEN DU RÉSEAU ROUTIER, DÉPENSES ET QUANTITÉS EXÉCUTÉS OPÉRATION: DÉGLAÇAGE À CONTRAT 39

TABLEAU 9h ENTRETIEN DU RÉSEAU ROUTIER, DÉPENSES ET QUANTITÉS EXÉCUTÉS OPÉRATION: SUBVENTIONS D'ENTRETIEN D'HIVER AUX MUNICIPALITÉS 41

TABLEAU 9i ENTRETIEN DU RÉSEAU ROUTIER, DÉPENSES ET QUANTITÉS EXÉCUTÉS OPÉRATION: ENTRETIEN DES STRUCTURES 43

TABLEAU 10 INVENTAIRE DES ROUTES À L'ENTRETIEN DU MINISTÈRE, NOMBRE DE KM DE ROUTE 45

TABLEAU 11 PARC AUTOMOBILE, NOMBRE DE VÉHICULES EN CIRCULATION 47

TABLEAU 12 CIRCULATION SUR LE RÉSEAU ROUTIER À L'ENTRETIEN DU MINISTÈRE 47

TABLEAU 13 SÉCURITÉ DU RÉSEAU ROUTIER 49

TABLEAU 14 ÉTAT DU RÉSEAU ROUTIER, DEGRÉ DE CONFORMITÉ DU RÉSEAU ROUTIER AUX NORMES D'INTERVENTION D'ENTRETIEN 51

TABLEAU 15 PROFILOMÉTRIE MOYENNE ET POURCENTAGE DU RÉSEAU ROUTIER CONFORME AUX NORMES DE PROFILOMÉTRIE 53

TABLEAU 16 SATISFACTION DES USAGERS DU RÉSEAU ROUTIER (1989) 55

3. PROGRAMME DE TRANSPORT EN COMMUN URBAIN

TABLEAU 1a ÉVOLUTION DU FINANCEMENT DU TRANSPORT EN COMMUN URBAIN DANS LES CORPORATIONS, LES COMMISSIONS ET SOCIÉTÉS DE TRANSPORT . 67

TABLEAU 1b ÉVOLUTION DU FINANCEMENT DU TRANSPORT EN COMMUN À LA STCUM ET DANS LES OPT DU QUÉBEC 69

TABLEAU 2 RÉPARTITION DES SUBVENTIONS PAR CATÉGORIE DANS LES OPT . . . 71

TABLEAU 3 ÉVOLUTION DE L'ACHALANDAGE DANS LES ORGANISMES PUBLICS DE TRANSPORT DU QUÉBEC 73

TABLEAU 4 ACHALANDAGE (EN 000') ET PROPORTION PAR TITRE DE TRANSPORT EN 1988, PROPORTION DE LAISSEZ-PASSER EN 1983 75

TABLEAU 5 ÉVOLUTION DES REVENUS PROVENANTS DES USAGERS ('000$), DES TARIFS MOYENS ET DU TARIF UNITAIRE ADULTE DANS LES OPT . 77

TABLEAU 6 ÉVOLUTION DU NOMBRE DE VÉHICULES-KILOMÈTRES ('000) ET DU NOMBRE DE VÉHICULES DANS LES OPT 79

TABLEAU 7 ÉVOLUTION DE L'ACHALANDAGE PAR VÉHICULE, ET DE L'ACHALANDAGE PAR VÉHICULE-KILOMÈTRE DANS LES OPT 81

TABLEAU 8 ÉVOLUTION DU COÛT PAR PASSAGE ET DU COÛT PAR VÉHICULE DANS LES OPT 83

TABLEAU 9 ÉVOLUTION DES REVENUS ET DÉPENSES, DE L'OFFRE ET DE LA DEMANDE, DANS LES ORGANISMES MUNICIPAUX ET INTERMUNICIPAUX DE TRANSPORT 85

4. PROGRAMME DE TRANSPORT SCOLAIRE

TABLEAU 1 ÉVOLUTION DES REVENUS DU TRANSPORT SCOLAIRE 95

TABLEAU 2 ÉVOLUTION DES DÉPENSES DU TRANSPORT SCOLAIRE 97

TABLEAU 3 ÉVOLUTION DE LA CLIENTÈLE - ÉLÈVES INSCRITS ET TRANSPORTÉS 101

TABLEAU 4 OFFRE DE SERVICE DANS LE TRANSPORT SCOLAIRE - TRANSPORT EXCLUSIF 103

TABLEAU 5 ALLOCATION ET COÛT PAR ÉLÈVE - TRANSPORT EXCLUSIF ET INTÉGRÉ, COÛT PAR VÉHICULE ET PAR KILOMÈTRE - TRANSPORT EXCLUSIF . . 105

TABLEAU 6 RÉSULTATS DES VÉRIFICATIONS MÉCANIQUES DE LA RAAQ 107

TABLEAU 7 ÉVOLUTION DU NOMBRE D'ACCIDENTS ET DU NOMBRE DE VICTIMES DANS DES ACCIDENTS IMPLIQUANT DES VÉHICULES SCOLAIRES ET URBAINS 109

TABLEAU 8 RENDEMENT DE L'ACTIF ET MARGE BÉNÉFICIAIRE BRUTE POUR LES TRANSPORTEURS DU QUÉBEC, DE L'ONTARIO ET DU CANADA 111

5. PROGRAMME DE TRANSPORT ADAPTÉ

TABLEAU 1 ÉVOLUTION DES REVENUS, DES DÉPENSES ADMISSIBLES ET DE LA CONTRIBUTION GOUVERNEMENTALE, PAR CATÉGORIE DE SERVICE . . 119

TABLEAU 2 ÉVOLUTION DES DÉPENSES DU TRANSPORT ADAPTÉ PAR CATÉGORIE DE DÉPENSES 121

TABLEAU 3 NOMBRE DE PERSONNES ADMISES PAR CATÉGORIES D'ÂGE DANS LES SERVICES MUNICIPAUX ET URBAINS EN 1988 123

TABLEAU 4 NOMBRE DE PERSONNES ADMISES PAR DÉFICIENCE DANS LES SERVICES MUNICIPAUX ET URBAINS EN 1988 125

TABLEAU 5 ÉVOLUTION DE LA DEMANDE DE TRANSPORT PAR CATÉGORIE DE SERVICE 127

TABLEAU 6 ÉVOLUTION DE LA DEMANDE DE TRANSPORT PAR MODE ET PAR CATÉGORIES DE SERVICE 129

TABLEAU 7 ÉVOLUTION DE LA POPULATION TOTALE ET DESSERVIE, DU TAUX DE COUVERTURE, DU NOMBRE DE SERVICES ET DU NOMBRE DE MUNICIPALITÉS 131

TABLEAU 8 ÉVOLUTION DU NOMBRE DE MINIBUS, DU NOMBRE DE MINIBUS PAR SERVICE, DES VÉHICULES-KILOMÈTRES ET DES VÉHICULES-KILOMÈTRES PAR MINIBUS 133

TABLEAU 9 ÉVOLUTION DES COÛTS MOYENS PAR DÉPLACEMENTS DANS LES SERVICES DE TRANSPORT ADAPTÉ 135

6. PROGRAMME DE TRANSPORT MARITIME

TABLEAU 1 ÉVOLUTION DES RETOMBÉES ÉCONOMIQUES 142

TABLEAU 2 ÉVOLUTION DE LA SITUATION FINANCIÈRE DES TRAVERSES ET DES DESSERTES 145

TABLEAU 3 ÉVOLUTION DES DÉPENSES DU MTQ 147

TABLEAU 4 DÉPENSES DE TRANSFERTS PAR CATÉGORIE DE COÛTS, TRAVERSES ET DESSERTES 149

TABLEAU 5 COÛTS D'OPÉRATIONS, REVENUS ET DÉPENSES DE TRANSFERTS . . . 151

TABLEAU 6 LA DEMANDE DE SERVICES DANS LES TRAVERSES 153

TABLEAU 7 L'OFFRE DE SERVICES DANS LES TRAVERSES 155

TABLEAU 8 COEFFICIENT DE FRÉQUENTATION POUR L'ENSEMBLE DES TRAVERSES 157

TABLEAU 9 ÉVOLUTION DE L'EXCÉDENT DE LA DEMANDE SUR L'OFFRE 159

TABLEAU 10 RATIO D'AUTOFINANCEMENT DES TRAVERSES SELON DIFFÉRENTES RÉPARTITIONS 161

TABLEAU 11 COÛT MOYEN PAR VÉHICULE-KM ET PAR PASSAGER-KM 163

7. PROGRAMME DU TRANSPORT AÉRIEN

TABLEAU 1 PROGRAMME DE TRANSPORT AÉRIEN (7.2), DÉPENSES TOTALES . . . 171

TABLEAU 2 REVENUS ET DÉPENSES DES AÉROPORTS DU MTQ, PAR CATÉGORIE . . 173

TABLEAU 3 PROGRAMME DE TRANSPORT AÉRIEN, DÉPENSES EN SUBVENTIONS ET CONTRATS 175

TABLEAU 4 AÉROPORTS DU QUÉBEC, REVENUS ET DÉPENSES PAR RÉGION ADMINISTRATIVE 177

TABLEAU 5 AÉROPORTS DU QUÉBEC, DÉPENSES DE CAPITAL PAR RÉGION ADMINISTRATIVE 179

TABLEAU 6 AÉROPORTS DU QUÉBEC, NOMBRE D'AÉROPORTS ET TRAFIC PAR RÉGION ADMINISTRATIVE 181

TABLEAU 7 TRAVERSES AÉRIENNES ET DESSERTE BASSE-COTE-NORD TRAFIC ET COÛT PAR PASSAGER 183

8. PROGRAMME DU SERVICE AÉRIEN GOUVERNEMENTAL

TABLEAU 1 LE SERVICE AÉRIEN GOUVERNEMENTAL, DONNÉES GÉNÉRALES 189

TABLEAU 2 LE SERVICE AÉRIEN GOUVERNEMENTAL, DONNÉES PAR ÉLÉMENT DE PROGRAMME 191

TABLEAU 3 TRANSPORT DES PERSONNES ET DES MARCHANDISES, REVENUS ET DÉPENSES PAR HEURE ET PAR PASSAGER 195

TABLEAU 4 PROTECTION DE LA FORET, REVENUS ET DÉPENSES PAR FEU COMBATTU 197

TABLEAU 5 LES MISSIONS DU SERVICE AÉRIEN GOUVERNEMENTAL, RÉPARTITION DES HEURES TOTALES PAR MISSION 201

TABLEAU 6 LES MISSIONS DU SERVICE AÉRIEN GOUVERNEMENTAL, HEURES DE VOL FACTURÉES / HEURES TOTALES PAR MISSION . . . 203

TABLEAU 7 LES MISSIONS DU SERVICE AÉRIEN GOUVERNEMENTAL, AUTOFINANCEMENT PAR MISSION 205

TABLEAU 8 LE TRANSPORT EXÉCUTIF 207

TABLEAU 9 LE TRANSPORT DES MALADES 209

TABLEAU 10 LA PROTECTION DE LA FORÊT 211

TABLEAU 11 LA FLOTTE DU SAG 213

LISTE DES FIGURES

1. MINISTÈRE DES TRANSPORTS

FIGURE 1 DÉPENSES DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS 5

FIGURE 2 CROISSANCE DES DÉPENSES 5

FIGURE 3 DÉPENSES DU GOUVERNEMENT ET DU MTQ 5

FIGURE 4 EFFECTIFS UTILISÉS, MINISTÈRE DES TRANSPORTS 7

FIGURE 5 RÉPARTITION DES DÉPENSES DU MINISTÈRE PAR PROGRAMME 7

2. PROGRAMMES DE CONSTRUCTION ET DE CONSERVATION DU RÉSEAU ROUTIER

FIGURE 1 DÉPENSES EFFECTUÉES SUR LE RÉSEAU ROUTIER 11

FIGURE 2 RÉPARTITION DES DÉPENSES DU MTQ 11

FIGURE 3 RÉPARTITION DES DÉPENSES DU MTQ 13

FIGURE 4 RÉPARTITION DES DÉPENSES EFFECTUÉES SUR LE RÉSEAU ROUTIER PAR PROGRAMME 13

FIGURE 5 RÉPARTITION DES DÉPENSES DU PROGRAMME 03 CONSTRUCTION PAR CLASSE DE ROUTE 15

FIGURE 6 RÉPARTITION DES DÉPENSES DU PROGRAMME 03 CONSTRUCTION PAR OPÉRATION 17

FIGURE 7 PROGRAMMATION DES PROJETS DE CONSTRUCTION 19

FIGURE 8 DEGRÉ DE RÉALISATION DE LA PROGRAMMATION FINALE 19

FIGURE 9 RÉPARTITION DES DÉPENSES DE L'OPÉRATION CONSTRUCTION PAR CATÉGORIE DE PROJET 21

FIGURE 10 RÉPARTITION DES DÉPENSES DU PROGRAMME DE CONSERVATION 04 . . 23

FIGURE 11 RÉPARTITION DES DÉPENSES DU PROGRAMME DE CONSERVATION 04 . . 23

FIGURE 12 RÉPARTITION DES DÉPENSES DE CONSERVATION PAR CATÉGORIE D'OPÉRATION, 1988-1989 25

FIGURE 13 DÉPENSES ET COÛT UNITAIRE MOYEN OPÉRATION: COUCHES D'USURE 27

FIGURE 14 DÉPENSES ET COÛT UNITAIRE MOYEN OPÉRATION: RAPIÉÇAGE MÉCANISÉ 29

FIGURE 15 DÉPENSES ET COÛT UNITAIRE MOYEN
OPÉRATION: NETTOYAGE DES FOSSÉS 31

FIGURE 16 DÉPENSES ET COÛT UNITAIRE MOYEN
OPÉRATION: DÉNEIGEMENT (EN RÉGIE) 33

FIGURE 17 DÉPENSES ET COÛTS UNITAIRE MOYEN
OPÉRATION: DÉNEIGEMENT (À CONTRAT) 35

FIGURE 18 COÛT UNITAIRE MOYEN, OPÉRATION: DÉNEIGEMENT 35

FIGURE 19 DÉPENSES ET COÛT UNITAIRE MOYEN
OPÉRATION: DÉGLAÇAGE (EN RÉGIE) 37

FIGURE 20 DÉPENSES ET COÛT UNITAIRE MOYEN
OPÉRATION: DÉGLAÇAGE (À CONTRAT) 39

FIGURE 21 COÛT UNITAIRE MOYEN, OPÉRATION: DÉGLAÇAGE 39

FIGURE 22 SUBVENTIONS AUX MUNICIPALITÉS, ENTRETIEN D'HIVER 41

FIGURE 23 DÉPENSES EFFECTUÉES
OPÉRATION: ENTRETIEN DES STRUCTURES 43

FIGURE 24 INVENTAIRE DU RÉSEAU ROUTIER À L'ENTRETIEN DU MINISTÈRE . . . 45

FIGURE 25 PARC AUTOMOBILE 47

FIGURE 26 CIRCULATION SUR LE RÉSEAU ROUTIER 47

FIGURE 27 NOMBRE TOTAL D'ACCIDENTS
POUR 100 000 VÉHICULES EN CIRCULATION 49

FIGURE 28 NOMBRE TOTAL D'ACCIDENTS MORTELS
POUR 100 000 VÉHICULES EN CIRCULATION 49

FIGURE 29 CONFORMITÉ DU RÉSEAU ROUTIER AUX NORMES PAR RÉGION 51

FIGURE 30 PROFILOMÉTRIE MOYENNE PAR CLASSE DE ROUTE 53

FIGURE 31 POURCENTAGE DU RÉSEAU ROUTIER CONFORME AUX
NORMES DE PROFILOMÉTRIE (AUTOROUTES) 53

FIGURE 32 POURCENTAGE DU RÉSEAU ROUTIER CONFORME AUX
NORMES DE PROFILOMÉTRIE (ROUTES PRINCIPALES) 53

FIGURE 33 POURCENTAGE DU RÉSEAU ROUTIER CONFORME AUX
NORMES DE PROFILOMÉTRIE (ROUTES RÉGIONALES) 53

FIGURE 36 SATISFACTION DES USAGERS PAR RAPPORT À L'ÉTAT
DU RÉSEAU ROUTIER 55

FIGURE 37 SATISFACTION DES USAGERS PAR RAPPORT À L'ENTRETIEN DU RÉSEAU 55

FIGURE 38 SATISFACTION DES USAGERS PAR RAPPORT À LA SÉCURITÉ DU RÉSEAU 56

3. PROGRAMME DE TRANSPORT EN COMMUN URBAIN

FIGURE 1 ÉVOLUTION DE LA CONTRIBUTION DES PARTENAIRES DANS LES OPT (EXCLUANT LA STCUM) 67

FIGURE 2 CONTRIBUTION DES PARTENAIRES AU FINANCEMENT DU TRANSPORT EN COMMUN, COMMISSION ET SOCIÉTÉS DE TRANSPORT . . 67

FIGURE 3 CONTRIBUTION DES PARTENAIRES AU FINANCEMENT DU TRANSPORT EN COMMUN, CORPORATIONS DE TRANSPORT 69

FIGURE 4 CONTRIBUTION DES PARTENAIRES AU FINANCEMENT DU TRANSPORT EN COMMUN, STCUM (EXCLUANT LE MÉTRO) 69

FIGURE 5 ÉVOLUTION DES SUBVENTIONS DANS LES OPT PAR CATÉGORIE (EXCLUANT LE MÉTRO) 71

FIGURE 6 RÉPARTITION DES SUBVENTIONS PAR CATÉGORIE 71

FIGURE 7 ÉVOLUTION DE L'ACHALANDAGE DANS LES CORPORATIONS DE TRANSPORT 73

FIGURE 8 ÉVOLUTION DE L'ACHALANDAGE DANS LES COMMISSIONS ET SOCIÉTÉS DE TRANSPORT (EXCLUANT STCUM) 73

FIGURE 9 RÉPARTITION DE L'ACHALANDAGE PAR TITRE DE TRANSPORT DANS LES OPT EN 1989 75

FIGURE 10 POURCENTAGE D'UTILISATION DES LAISSEZ-PASSER DANS LES OPT . . 75

FIGURE 11 ÉVOLUTION DES REVENUS DES USAGERS, $ COURANTS ET $ CONSTANTS 77

FIGURE 12 ÉVOLUTION DES TARIFS UNITAIRES ADULTES DANS LES OPT 77

FIGURE 13 ÉVOLUTION DES VÉHICULES-KILOMÈTRES DANS LES OPT 79

FIGURE 14 VARIATION DU NOMBRE DE VÉHICULES POSSÉDÉS PAR LES OPT 79

FIGURE 15 ÉVOLUTION DE L'ACHALANDAGE PAR VÉHICULE DANS LES OPT 81

FIGURE 16 ÉVOLUTION DE L'ACHALANDAGE PAR VÉH-KM DANS LES OPT 81

FIGURE 17 ÉVOLUTION DU COÛT PAR PASSAGE ET VÉH-KM DANS LES OPT 83

FIGURE 18 CONTRIBUTION DES PARTENAIRES AU FINANCEMENT DU TRANSPORT EN COMMUN (ORGANISMES MUNICIPAUX ET INTERMUNICIPAUX DE TRANSPORT) . . . 85

FIGURE 19 ÉVOLUTION DE L'ACHALANDAGE PER CAPITA, DES COÛTS PAR DÉPLACEMENT ENTRE 1985 ET 1989 85

4. PROGRAMME DE TRANSPORT SCOLAIRE

FIGURE 1 ÉVOLUTION DES REVENUS ET DES ALLOCATIONS 95

FIGURE 2 LES ALLOCATIONS DE BASE, TRANSPORT SCOLAIRE 95

FIGURE 3 CATÉGORIES DE DÉPENSES - TRANSPORT SCOLAIRE 97

FIGURE 4 ÉVOLUTION DES SOLDES RÉEL ET NORMALISÉ 97

FIGURE 5 ÉVOLUTION DE LA CLIENTÈLE, ÉLÈVES INSCRITS ET ÉLÈVES TRANSPORTÉS 101

FIGURE 6 LES ÉLÈVES TRANSPORTÉS 101

FIGURE 7 PARC DE VÉHICULES SCOLAIRES 103

FIGURE 8 PARC DE VÉHICULES SCOLAIRES 103

FIGURE 9 ALLOCATION ET COÛT PAR ÉLÈVE - EXCLUSIF 105

FIGURE 10 ALLOCATION ET COÛT PAR ÉLÈVE - INTÉGRÉ 105

FIGURE 11 RÉSULTATS DES VÉRIFICATIONS MÉCANIQUES 107

FIGURE 12 VICTIMES - TRANSPORT SCOLAIRE, PAR CATÉGORIE D'AGE 107

FIGURE 13 VICTIMES - TRANSPORT SCOLAIRE, NATURE DES DOMMAGES CORPORELS 109

FIGURE 14 NOMBRE DE VICTIMES PAR ACCIDENT AVEC DOMMAGES CORPORELS . . 109

FIGURE 15 RENDEMENT DE L'ACTIF APRÈS AMORTISSEMENT 111

FIGURE 16 MARGE BÉNÉFICIAIRE BRUTE 111

5. PROGRAMME DE TRANSPORT ADAPTÉ

FIGURE 1 ÉVOLUTION DES REVENUS DES SERVICES DE TRANSPORT ADAPTÉ . . 119

FIGURE 2 PART RELATIVE DES SUBVENTIONS DU MTQ SELON LA CATÉGORIE DE SERVICE 119

FIGURE 3 ÉVOLUTION DES DÉPENSES ADMISSIBLES DU TRANSPORT ADAPTÉ . . 121

FIGURE 4 CATÉGORIES DE DÉPENSES, TRANSPORT ADAPTÉ 121

FIGURE 5 PERSONNES ADMISES PAR GROUPE D'ÂGE, TOTAL (1988) 123

FIGURE 6 PERSONNES ADMISES PAR DÉFICIENCE, SERVICES URBAINS (1988) . 125

FIGURE 7 PERSONNES ADMISES PAR DÉFICIENCE, SERVICES MUNICIPAUX (1988) 125

FIGURE 8 ÉVOLUTION DU NOMBRE DE PERSONNES ADMISES AU TRANSPORT ADAPTÉ 127

FIGURE 9 ÉVOLUTION DES DÉPLACEMENTS PAR CATÉGORIE DE SERVICE 127

FIGURE 10 ÉVOLUTION DES DÉPLACEMENTS PAR MODE DE TRANSPORT 129

FIGURE 11 ÉVOLUTION DES DÉPLACEMENTS PAR MODE DE TRANSPORT (STCUM) . 129

FIGURE 12 NOUVELLES MUNICIPALITÉS PARTICIPANTES CRÉATION DE SERVICES VERSUS INTÉGRATION 131

FIGURE 13 MODE DE GESTION DES SERVICES 131

FIGURE 14 NOMBRE DE VÉHICULES PAR SERVICE DE TRANSPORT ADAPTÉ 133

FIGURE 15 VÉHICULES-KILOMÈTRES PAR VÉHICULE, PAR CATÉGORIE DE SERVICE 133

FIGURE 16 ÉVOLUTION DU COÛT TOTAL PAR DÉPLACEMENT PAR CATÉGORIE DE SERVICE 135

6. PROGRAMME DE TRANSPORT MARITIME

FIGURE 1 RÉPARTITION DES RETOMBÉES ÉCONOMIQUES PAR TYPE DE SERVICES 143

FIGURE 2 LES DÉPENSES DE TRANSFERT ET LES RETOMBÉES ÉCONOMIQUES . . 143

FIGURE 3 ÉVOLUTION DES DÉFICITS DE LA STQ 145

FIGURE 4 RÉPARTITION DES SURPLUS DES ORGANISMES PRIVÉS 145

FIGURE 5 ÉVOLUTION DES DÉPENSES DU MTQ 147

FIGURE 6 RÉPARTITION DES DÉPENSES DE TRANSFERT DU MTQ 147

FIGURE 7 LES DÉPENSES DE TRANSFERT PAR CATÉGORIE DE COÛTS 149

FIGURE 8 LES DÉPENSES DE TRANSFERT ET LES COÛTS D'OPÉRATIONS DES TRAVERSES 151

FIGURE 9 LES DÉPENSES DE TRANSFERT ET LES COÛTS D'OPÉRATIONS DES DESSERTES 151

FIGURE 10 LA DEMANDE DE SERVICES PAR PASSAGER ET PAR VÉHICULE 153

FIGURE 11 LA DEMANDE DE SERVICES PAR PASSAGER-KM ET VÉHICULE-KM . . . 153

FIGURE 12 L'OFFRE DE SERVICES PAR PASSAGER ET VÉHICULE 155

FIGURE 13 L'OFFRE DE SERVICES PAR PASSAGER-KM ET VÉHICULE-KM 155

FIGURE 14 LA DEMANDE ET L'OFFRE DE SERVICES EN 1989-1990 157

FIGURE 15 COEFFICIENT DE FRÉQUENTATION VÉHICULES-KM SELON LES DISTANCES 157

FIGURE 16 EXCÉDENT DE LA DEMANDE SUR L'OFFRE, MATANE ET TADOUSSAC . . 159

FIGURE 17 ÉVOLUTION DE L'EXCÉDENT DE LA DEMANDE POUR TADOUSSAC . . . 159

FIGURE 18 RATIO D'AUTOFINANCEMENT DES TRAVERSES SUBVENTIONNÉES . . . 161

FIGURE 19 RATIO D'AUTOFINANCEMENT DES TRAVERSES SELON LA DISTANCE . . 161

FIGURE 20 ÉVOLUTION DU COÛT MOYEN PAR VÉHICULE-KM 163

FIGURE 21 COÛT PAR VÉHICULE-KM SELON LES DISTANCES 163

7. PROGRAMME DU TRANSPORT AÉRIEN

FIGURE 1 PROGRAMME DU TRANSPORT AÉRIEN, DÉPENSES TOTALES 171

FIGURE 2 PROGRAMME DU TRANSPORT AÉRIEN, PAR TYPE D'ACTIVITÉ 171

FIGURE 3 AÉROPORTS DU QUÉBEC, REVENUS 173

FIGURE 4 AÉROPORTS DU QUÉBEC, DÉPENSES 173

FIGURE 5 PROGRAMME DU TRANSPORT AÉRIEN, DÉPENSES, SUBVENTIONS ET CONTRATS PAR CATÉGORIE (1985-1986) 175

FIGURE 6 PROGRAMME DU TRANSPORT AÉRIEN, DÉPENSES, SUBVENTIONS ET CONTRATS PAR CATÉGORIE (1989-1990) 175

FIGURE 7 AÉROPORTS DU QUÉBEC, DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT PAR RÉGION ADMINISTRATIVE (1985-1986) 177

FIGURE 8 AÉROPORTS DU QUÉBEC, DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT PAR RÉGION ADMINISTRATIVE (1989-1990) 177

FIGURE 9 AÉROPORTS DU QUÉBEC, DÉPENSES DE CAPITAL PAR RÉGION ADMINISTRATIVE (1985-1986) 179

FIGURE 10 AÉROPORTS DU QUÉBEC, DÉPENSES DE CAPITAL PAR RÉGION ADMINISTRATIVE (1989-1990) 179

FIGURE 11 AÉROPORTS DU QUÉBEC, TRAFIC PAR ANNÉE CIVILE 181

FIGURE 12 AÉROPORTS DU QUÉBEC, TRAFIC PAR RÉGION ADMINISTRATIVE . . . 181

FIGURE 13 TRAVERSES AÉRIENNES, DESSERTE BASSE-COTE-NORD, PASSAGERS EMBARQUÉS - DÉBARQUÉS 183

FIGURE 14 TRAVERSES AÉRIENNES, DESSERTE BASSE-COTE-NORD, COÛT PAR PASSAGER 183

8. PROGRAMME DU SERVICE AÉRIEN GOUVERNEMENTAL

FIGURE 1 REVENUS ET DÉPENSES, TRANSPORT AÉRIEN GOUVERNEMENTAL . . . 189

FIGURE 2 REVENUS ET DÉPENSES, TRANSPORT DES PERSONNES ET DES MARCHANDISES 191

FIGURE 3 REVENUS ET DÉPENSES, PROTECTION DE LA FORÊT 191

FIGURE 4 REVENU ET COÛT HORAIRE 195

FIGURE 5 REVENU ET COÛT PAR PASSAGER 195

FIGURE 6 REVENU ET COÛT HORAIRE 197

FIGURE 7 REVENU ET COÛT PAR FEU COMBATTU 197

FIGURE 8 RÉPARTITION DES HEURES DE VOL TOTALES PAR MISSION (1984-1985) 201

FIGURE 9 RÉPARTITION DES HEURES DE VOL TOTALES PAR MISSION (1988-1989) 201

FIGURE 10 HEURES FACTURÉES PAR MISSION 203

FIGURE 11 AUTOFINANCEMENT PAR MISSION 205

FIGURE 12 HEURES DE VOL; MINISTRES, ORGANISMES ET MINISTÈRES 207

FIGURE 13 PASSAGERS-KM ET KM PARCOURUS PAR LES AVIONS-PASSAGERS . . . 207

FIGURE 14 RÉPARTITION RÉGIONALE DES ÉVACUATIONS MÉDICALES (1984-1985) 209

FIGURE 15 RÉPARTITION RÉGIONALE DES ÉVACUATIONS MÉDICALES (1988-1989) 209

FIGURE 16 HEURES DE VOL, QUÉBEC / TOTALES 211

FIGURE 17 REVENUS AU QUÉBEC / TOTAUX 211

FIGURE 18 ÉVOLUTION DES HEURES DE VOL PAR TYPE D'APPAREIL 213

INTRODUCTION

La politique ministérielle d'évaluation de programmes du ministère des Transports confie au Service de l'évaluation des programmes la responsabilité de la mise en place d'un système d'indicateurs de programmes. Cet outil de gestion s'adresse aux autorités du Ministère et a pour objet de fournir un ensemble d'informations portant sur la performance de ses programmes et visant à faciliter la planification et la prise de décision. Le système est composé de paramètres-clés qui tentent de refléter l'état d'un programme sous certains aspects tels que l'évolution de l'offre et de la demande, de l'efficience, de la qualité des services et de l'efficacité de nos interventions.

Ce deuxième recueil d'indicateurs de programmes présente une série d'indicateurs relatifs à six programmes d'intervention du Ministère, soit le réseau routier, le transport en commun urbain, le transport scolaire, le transport adapté, le transport maritime et le transport aérien gouvernemental. Les indicateurs retenus visent surtout à décrire l'évolution jugée significative de certains grands paramètres particuliers à chacun des programmes. Chaque programme fait l'objet d'une brève présentation; par la suite, l'information est présentée sous forme d'un ensemble de fiches faisant état, pour chacun des programmes, du niveau et de l'évolution des indicateurs choisis. Chaque fiche contient un commentaire qui présente les faits saillants d'un premier examen de l'information, un tableau et une représentation graphique des indicateurs.

Les indicateurs présentés dans ce recueil ne couvrent pas tous les secteurs d'activité particuliers à chacun des programmes. Toutefois par rapport à l'édition de janvier 1989, on remarquera le développement de nombreux indicateurs des programmes routiers, et l'ajout d'indicateurs sur le transport aérien gouvernemental. Pour ce qui est des indicateurs des autres programmes, ils ont tous été bonifiés. Malgré les améliorations apportées, ces indicateurs sont loin de couvrir tout le champ dévolu à l'évaluation de programmes. On notera en particulier l'absence de mesures ayant trait à la qualité des services offerts et aux effets de nos interventions sur le milieu social ou l'ensemble de l'économie.

Une des difficultés rencontrées dans la préparation de ce recueil provient des systèmes d'information en place qui, bien que permettant de cerner certains paramètres internes au programme (intrants) et de dégager des relations entre différents éléments (résultats), ne disposent pas toujours des renseignements nécessaires pour s'assurer de façon adéquate que les objectifs poursuivis sont réellement atteints ou pour faire état des effets positifs et négatifs des interventions sur le milieu.

La mise en place d'indicateurs permettant de suivre l'évolution des objectifs stratégiques des programmes implique des définitions d'objectifs en termes clairs et mesurables. Or, on constate que souvent les objectifs de nos interventions sont définis en termes généraux, qu'ils sont difficilement mesurables et qu'ils décrivent tout simplement l'utilisation des moyens. Cette situation n'est pas sans causer d'inconvénients à la réalisation d'une démarche d'évaluation qui se veut avant tout centrée sur les résultats.

Il importe à ce stade-ci de reconnaître ces difficultés et les limites du système envisagé, et de poser les gestes requis afin de se doter graduellement d'un outil de gestion de la meilleure qualité possible qui reflétera la performance d'ensemble de nos programmes.

1. MINISTÈRE DES TRANSPORTS

1. MINISTÈRE DES TRANSPORTS

1.1 PRÉSENTATION DES PROGRAMMES

Le ministère des Transports a pour mandat de prendre en charge l'ensemble de la juridiction en matière de transport pour le gouvernement du Québec. Dans ce cadre, il doit en outre, élaborer et proposer au gouvernement des politiques de transport, les mettre en oeuvre, et en surveiller l'application.

Le ministère des Transports participe à la mission économique du gouvernement à travers six des huit programmes qu'il gère. Ce sont les programmes du réseau routier (construction (03) et conservation (04)), le programme des systèmes de transport terrestre (01), le programme de transport maritime et aérien (07), le programme de gestion interne et soutien (05), ainsi que la Commission des transports du Québec (02).

Il participe également à la mission éducative avec le programme de transport scolaire (06). Enfin, il contribue à la mission administrative du gouvernement par son programme de transport aérien gouvernemental (08).

1.2 ÉVOLUTION DES RESSOURCES UTILISÉES

En 1989-1990, les dépenses du ministère des Transports ont augmenté de plus de 8,1 % pour atteindre 1,9 milliard $. Cette augmentation dépasse de près de 5 % l'augmentation des dépenses de l'ensemble du gouvernement du Québec; cette différence dans l'augmentation des dépenses a contribué à redresser la tendance à la baisse de la part du Ministère dans l'ensemble des dépenses gouvernementales qu'on observe depuis au moins une vingtaine d'années. De 10,2 % en 1976-1977, la part du Ministère avait régressé jusqu'à 5,5 % en 1987-1988; depuis deux ans, elle est remontée légèrement à 6,0 % des dépenses gouvernementales.

TABLEAU 1
ÉVOLUTION DES DÉPENSES DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS

		1981-82	1986-87	1987-88	1988-89	1989-90	VARIATION 90/81
GOUVERNEMENT DU QUÉBEC[1]	000 $	20 390 296	28 465 454	30 738 141	31 578 118	32 733 353	6,1%
	variation annuelle en %	16,0	4,6	8,0	2,7	3,6	
MINISTÈRE DES TRANSPORTS	000 $	1 360 945	1 596 282	1 689 861	1 818 542	1 965 091	4,7%
	000 $ constants[2] (1981-82)	1 360 945	1 261 883	1 306 930	1 391 386	1 452 395	0,8%
	variation annuelle en %	6,7	-4,8	5,9	7,6	8,1	
	dép. du MTQ en % du Gouv.	6,7	5,6	5,5	5,8	6,0	
EFFECTIFS[3]	permanents	8 102	7 114	7 049	7 028	7002	-1,8%
	occasionnels (pers.-année)	2 787	2 315	2 366	2 558	2601	-0,9%
	effectifs totaux	10 889	9 429	9 415	9 586	9603	-1,6%
	variation annuelle en %		4,1	-0,1	1,8	0,2	

SOURCES: Comptes publics, Livre des états financiers du gouvernement.
Service des conditions de travail, MTQ

FIGURE 1
DÉPENSES DU MINISTERE DES TRANSPORTS

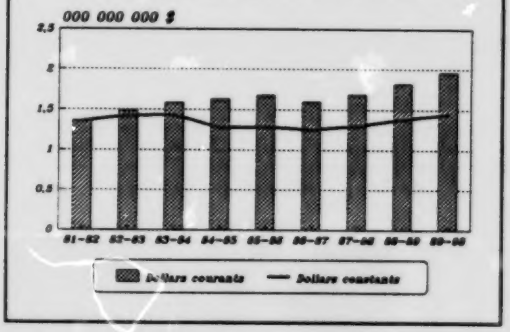


FIGURE 2
CROISSANCE DES DÉPENSES

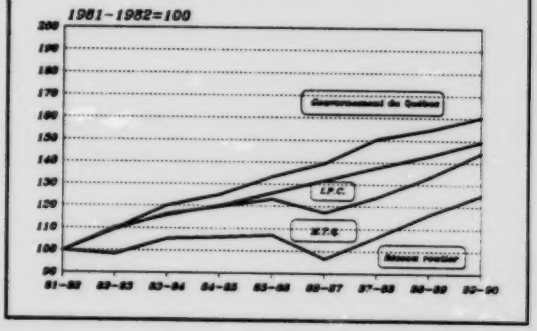
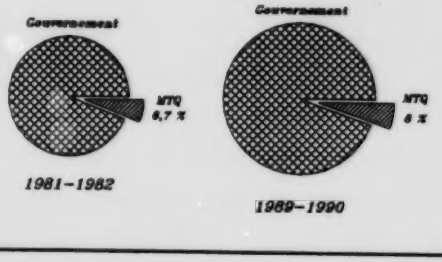


FIGURE 3
DÉPENSES DU GOUVERNEMENT ET DU MTQ



Si on tient compte de l'inflation (plus de 49 % pour l'ensemble de la période observée), depuis 1981-82, les dépenses du Ministère en termes constants n'ont augmenté dans l'ensemble que très légèrement (92 M$) au rythme annuel moyen de 0,8 %, en raison des compressions budgétaires répétées.

Ces restrictions budgétaires imposées par le gouvernement tout au long de cette période ont aussi entrainé une faible baisse annuelle moyenne des effectifs qui sont passés de près de 10 900 à près de 9 600 en 1989-1990.

Le Ministère a donc contribué de façon importante à la réduction des dépenses gouvernementales imposée par le contexte économique des années 1980.

Alors qu'en 1988-1989, l'augmentation des dépenses avait été visible surtout dans les programmes de construction du réseau routier (03) et de transport maritime et aérien, en 1989-1990, ce sont les programmes de transport des personnes et de gestion interne et soutien qui ont vu leurs dépenses augmenter le plus rapidement, avec de plus de 17 % chacun. On doit noter aussi l'augmentation de plus de 12 % des dépenses affectées au programme de conservation du réseau routier. Par contre, des réductions de dépenses de respectivement 16 % et 17% ont été absorbées par les programmes de transport maritime et aérien et de transport aérien gouvernemental.

Sur l'ensemble de la période observée, le programme de transport maritime et aérien a connu malgré une baisse importante en 1989-1990, la plus forte croissance annuelle moyenne des dépenses avec plus de 9 % d'augmentation; il est suivi par les programmes des systèmes de transport terrestre (8,8 %) et par celui de la gestion interne et soutien (8,5 %). Par ailleurs, le programme de construction du réseau routier a connu pendant cette même période une baisse annuelle moyenne de ses dépenses de 0,4 %.

Les efforts de compression ont été supportés assez également par tous les programmes du Ministère et en général, la part relative de chacun n'a pas été modifiée sensiblement au cours de cette période. Cependant, le changement le plus significatif en ce domaine a été celui du programme de construction routière, dont la part a régressé de 31 % à 21 %.

TABLEAU 2
ÉVOLUTION DES DÉPENSES DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS
PAR PROGRAMME

	milliers de $	1981-82	1986-87	1987-88	1988-89	1989-90	VARIATION 90/81
01	Systèmes de transport terrestre	248 754	392 070	395 294	415 165	488 566	8,8%
	répartition en %	18,3	24,6	23,4	22,8	24,9	
02	Commission des transports du Québec	7 931	9 422	10 040	10 647	9 872	2,8%
	répartition en %	0,6	0,6	0,6	0,6	0,5	
03	Construction du réseau routier	430 275	328 859	349 456	412 929	417 056	-0,4%
	répartition en %	31,6	20,6	20,7	22,7	21,2	
04	Conservation du réseau routier	362 484	428 603	482 450	500 324	562 316	5,6%
	répartition en %	26,6	26,9	28,5	27,5	28,6	
05	Gestion interne et soutien	33 498	52 847	55 469	54 878	64 552	8,5%
	répartition en %	2,5	3,3	3,3	3,0	3,3	
06	Transport scolaire	224 884	308 092	321 478	335 179	348 518	5,6%
	répartition en %	16,5	19,3	19,0	18,4	17,7	
07	Transport maritime et aérien	30 084	58 569	59 713	75 623	62 620	9,6%
	répartition en %	2,2	3,7	3,5	4,2	3,2	
08	Transport aérien gouvernemental	16 323	17 820	15 961	13 797	11 591	-4,2%
	répartition en %	1,2	1,1	0,9	0,8	0,6	

Source: Comptes publics, Livre des états financiers du gouvernement.

FIGURE 4
EFFECTIFS UTILISÉS
MINISTERE DES TRANSPORTS

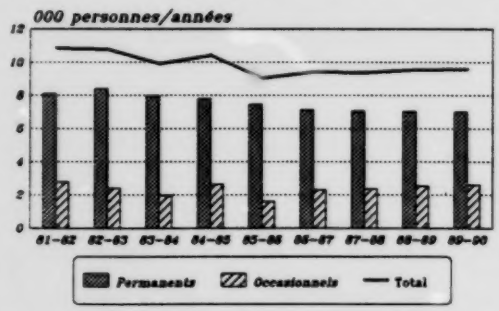
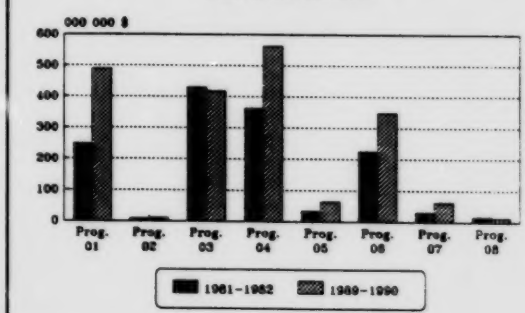


FIGURE 5
RÉPARTITION DES DÉPENSES DU MINISTERE
PAR PROGRAMME



NOTES

1. Les dépenses du gouvernement du Québec (comptes publics) sont souvent ajustées à leur deuxième publication pour tenir compte des changements dans les définitions comptables. Seule la première publication de ces données a été retenue dans ce tableau pour garder la compatibilité avec le détail des dépenses.

2. Les dépenses en dollars constants sont ajustées en fonction de l'indice des prix de la construction routière. Pour l'année 1990, cet indice a été construit à partir de la croissance de l'indice des prix à la consommation (IPC Montréal) pour la même année.

3. Les effectifs employés sont mesurés à la fin de chaque année considérée (31 mars). Les effectifs de la Commission des transports ne sont pas inclus dans ces données.

4. Le programme de contrôle des lois et règlements a été cédé au ministère de la Justice en 1983-1984 et ne fait plus partie de la structure budgétaire du MTQ.

2. PROGRAMMES DE CONSTRUCTION ET DE CONSERVATION DU RÉSEAU ROUTIER

2. PROGRAMMES DE CONSTRUCTION ET DE CONSERVATION DU RÉSEAU ROUTIER

2.1 PRÉSENTATION DES PROGRAMMES

Les programmes du réseau routier comprennent le programme de construction routière (03), le programme de conservation (04) et le programme d'aide à l'amélioration du réseau routier municipal (programme 05, élément 4). Ces programmes font tous partie de la mission économique du Ministère.

Le programme de construction des infrastructures routières concerne le développement de nouveaux axes ainsi que l'amélioration ou la reconstruction du réseau routier existant. Il vise principalement à évaluer les besoins routiers, à planifier les interventions, à concevoir et à préparer les plans et devis des chaussées et des ouvrages d'art ainsi qu'à réaliser les travaux de construction requis.

Le programme de conservation des infrastructures routières concerne l'entretien et le maintien de la qualité du réseau routier. Il a pour objectif le maintien des chaussées et des ouvrages d'art à un niveau de qualité, de confort et de sécurité pouvant répondre adéquatement aux besoins des usagers. Ce programme comprend l'entretien des chaussées et des structures (surfaçage, rapiéçage, abords de route, etc.), de la signalisation (luminaires, feux lumineux, panneaux, etc.) ainsi que l'entretien d'hiver.

Le programme d'aide à l'amélioration du réseau routier municipal permet la réalisation des travaux de construction ou d'amélioration sur des tronçons routiers de responsabilité municipale. Les sommes allouées sont, soit versées en subventions aux municipalités, soit utilisées par le Ministère pour effectuer les travaux envisagés.

TABLEAU 1
DÉPENSES EFFECTUÉES SUR LE RÉSEAU ROUTIER
PAR PROGRAMME

		1981-82	1986-87	1987-88	1988-89	1989-90	VARIATION 90/81
Prog 3 Construction	000 $	430 275	328 859	349 456	412 929	417 056	-0,4%
	variation annuelle en %		-14,2	6,3	18,2	1,0	
	en % du total	53,4	42,2	40,8	44,0	41,3	
Prog 4 Conservation	000 $	362 484	428 603	482 450	500 324	562 316	5,6%
	variation annuelle en %		-5,3	12,6	3,7	12,4	
	en % du total	45,0	55,0	56,3	53,3	55,7	
Prog 5 Él. 4 Aide à l'amélioration du réseau routier municipal	000 $	12 544	21 580	25 179	24 655	30 478	11,7%
	en %		-20,4	16,7	-2,1	23,6	
	en % du total	1,6	2,8	2,9	2,6	3,0	
DÉPENSES TOTALES (réseau routier)		805 303	779 042	857 085	937 908	1 009 850	2,9%
	variation annuelle en %		-9,7	10,0	9,4	7,7	
	en % des dépenses totales MTQ	59,2	48,8	50,7	51,6	51,4	
MINISTERE DES TRANSPORTS	000 $	1 360 945	1 596 282	1 689 861	1 818 542	1 965 091	4,7%

Sources: Comptes publics du Québec, Livre des états financiers du gouvernement

FIGURE 1
DÉPENSES EFFECTUÉES SUR LE RÉSEAU ROUTIER

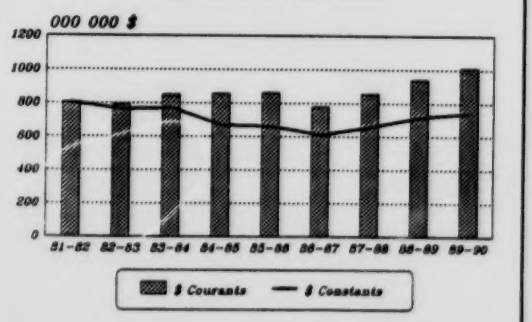
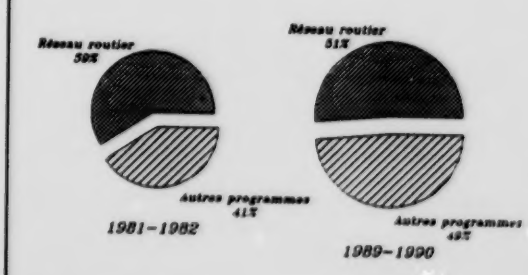


FIGURE 2
RÉPARTITION DES DÉPENSES DU MTQ



2.2 ÉVOLUTION DES RESSOURCES UTILISÉES

Les dépenses consacrées au réseau routier ont augmenté à un rythme annuel moyen de 2,9 % depuis 1981-1982, passant de 805 M$ à près de 1 009 M$. Comme ce taux de croissance est inférieur à celui de l'inflation (5,2 %), si on tient compte de celle-ci, l'ensemble des dépenses effectuées sur le réseau routier en dollars constants ont diminué à un taux annuel moyen de 0,9 %.

En 1989-1990, l'ensemble des dépenses consacrées aux trois programmes du réseau routier ont augmenté de 7,7 %. Le taux élevé de l'augmentation de cette année, allié à celui des deux dernières années (10 % et 9,4 %) a contribué à maintenir le redressement de la part des dépenses affectées au réseau routier dans l'ensemble des dépenses du Ministère qu'on observe depuis trois ans. Cette part avait baissé de 59 % en 1981-1982 jusqu'à moins de 49 % en 1986-1987. Elle est maintenant relevée à 51,4 %.

L'augmentation des dépenses des deux dernières années a été observée assez également dans les trois programmes consacrés au réseau routier. Cependant, sur l'ensemble de la période considérée, l'évolution des dépenses de ces trois programmes est très différente. Les dépenses du programme d'aide à l'amélioration du réseau routier ont plus que doublé (142 %), tandis que celles du programme d'entretien ont augmenté à un rythme sensiblement égal à celui de l'inflation. Quant au programme de construction du réseau routier, ses dépenses ont été réduites en moyenne de 0,4 % annuellement en termes réels, alors qu'en dollars constants, elles ont baissé de 430 M$ à 308 M$.

TABLEAU 2
DÉPENSES EFFECTUÉES SUR LE RÉSEAU ROUTIER
PAR PROGRAMME, en dollars constants (1981-1982)

		1981-82	1986-87	1987-88	1988-89	1989-90	VARIATION 90/81
Prog 3 Construction	000 $	430 275	259 968	270 268	315 936	308 245	-4,1%
Prog 4 Conservation	000 $	362 484	338 817	373 125	382 803	415 607	1,7%
Prog 5 Aide à l'amélioration du réseau routier municipal	000 $	12 544	17 059	19 473	18 864	225 526	7,6%
DÉPENSES TOTALES	000 $	805 303	615 843	662 865	717 604	746 378	-0,9%

Sources: - Comptes publics du Québec, Livre des états financiers du gouvernement
- Statistiques Canada, Indices des prix de la construction routière (Québec) 62-007
Indices des prix à la consommation (Montréal) 62-001

FIGURE 3
RÉPARTITION DES DÉPENSES DU MTQ

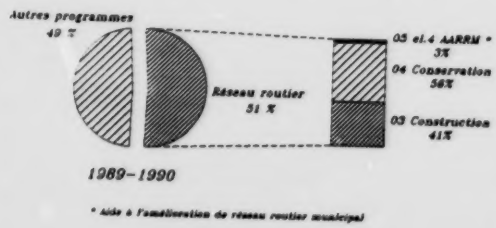
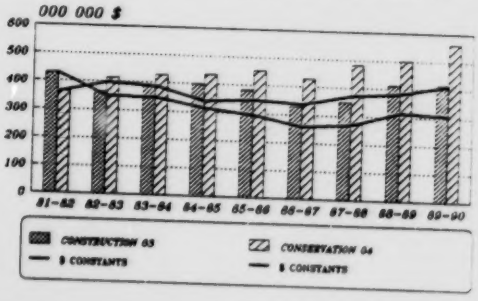


FIGURE 4
RÉPARTITION DES DÉPENSES EFFECTUÉES SUR LE RÉSEAU ROUTIER, PAR PROGRAMME



2.3 PROGRAMME DE CONSTRUCTION DES INFRASTRUCTURES DU RÉSEAU ROUTIER 03

CLASSES DE ROUTES

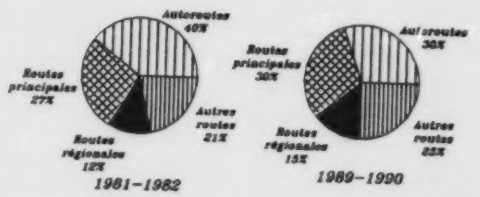
Depuis 1981-1982, la répartition des dépenses du programme de construction entre les différentes classes de route a connu des changements importants. La part des dépenses allouées au réseau autoroutier qui avait baissé de près de 40 % jusqu'à 25 % en 1984-1985, est remontée légèrement depuis jusqu'à 30 % en 1989-1990. En conséquence, la part des dépenses affectées aux autres classes de route a augmenté légèrement pendant cette période, de 3 % pour les routes principales et pour les autres routes, et de 2 % pour les routes régionales.

TABLEAU 3
RÉPARTITION DES DÉPENSES DU PROGRAMME DE CONSTRUCTION DU RÉSEAU ROUTIER 03
PAR CLASSE DE ROUTE

		1981-82	1986-87	1987-88	1988-89	1989-90	VARIATION 90/81
Autoroutes	000 $	170 219	83 368	99 051	116 591	125 932	-3,7%
	en % du total	39,6	25,4	28,3	28,2	30,2	
Routes principales	000 $	115 835	103 994	102 894	133 370	125 990	1,1%
	en % du total	26,9	31,6	29,4	32,3	30,2	
Routes régionales	000 $	52 473	51 369	58 425	62 507	60 811	1,9%
	en % du total	12,2	15,6	16,7	15,1	14,6	
Autres routes [1]	000 $	91 748	90 128	89 086	100 461	104 313	1,6%
	en % du total	21,3	27,4	25,5	24,3	25,0	
TOTAL DES DÉPENSES	PROG. 03 000 $	430 275	328 859	349 456	412 929	417 056	-0,4%
	en % du total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	

Sources: - Comptes publics du Québec, Livre des États financiers du gouvernement

FIGURE 5
RÉPARTITION DES DÉPENSES DU PROGRAMME 03
CONSTRUCTION, PAR CLASSE DE ROUTE



CATÉGORIES D'OPÉRATION

Les réductions budgétaires du programme de construction du réseau routier des années 1986-1987 et 1987-1988 ont été absorbées largement par les travaux de construction effectués sur les routes. En effet, les dépenses affectées spécifiquement à ce poste de dépenses sont passées de 241 M$ à 190 M$ pendant cette période, affichant un recul de près de 22 %. Ces dépenses ont toutefois été ramenées tout près de leur niveau de 1985-1986 pour la dernière année observée, devant l'importance des besoins de construction exprimés.

Par contre, les dépenses d'administration qui incluent les dépenses de préparation de projets en régie et à contrat ainsi que celles de la surveillance des travaux, ont augmenté de façon importante (de plus de 8 % en moyenne par année) entre 1985-1986 et 1987-1988 (incluant les années de restrictions budgétaires). La croissance de ces dépenses s'est considérablement ralentie depuis et les sommes affectées à ce poste se sont même stabilisées en 1989-1990.

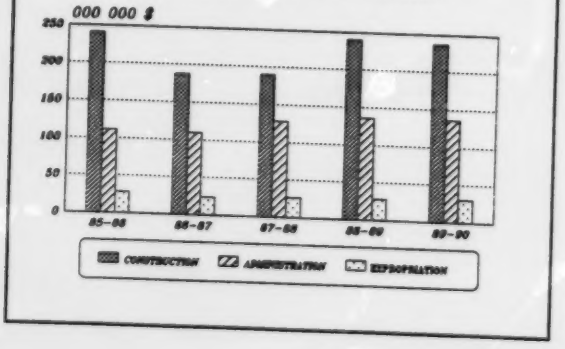
Pour leur part, les dépenses consacrées à l'expropriation de terrains et d'édifices se sont maintenues de façon assez stable entre 6,8 % et 7,7 % de l'ensemble des dépenses du programme pour les cinq années observées.

TABLEAU 4
RÉPARTITION DES DÉPENSES DU PROGRAMME DE CONSTRUCTION DU RÉSEAU ROUTIER 03
PAR OPÉRATION [2]

		1985-86	1986-87	1987-88	1988-89	1989-90	VARIATION 90/85
Préparation de projets [3] [4]	000 $	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
	en % du total						
Expropriation [5]	000 $	27 712	23 813	26 780	28 106	29 943	2,0 %
	en % du total	7,2	7,2	7,7	6,8	7,2	
Déplacement des utilités publiques	000 $	3 767	7 737	4 720	8 455	13 485	37,6 %
	en % du total	1,0	2,4	1,4	2,0	3,2	
Travaux de construction [6]	000 $	240 785	187 998	189 720	239 960	237 167	-0,4 %
	en % du total	62,8	57,2	54,3	58,1	56,9	
Surveillance des travaux [4]	000 $	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	
	en % du total						
Administration et autres [7]	000 $	110 947	109 311	128 236	136 408	136 462	5,3 %
	en % du total	29,0	33,2	36,7	33,0	32,7	
TOTAL DES DÉPENSES PROG. 03	000 $	383 211	328 859	349 456	412 929	417 056	2,1 %
	en % du total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	

Sources: - Comptes publics du Québec, Livre des États financiers du gouvernement
- Direction du contrôle budgétaire, MTQ

FIGURE 6
RÉPARTITION DES DÉPENSES DU PROGRAMME 03
CONSTRUCTION, PAR OPÉRATION



PROGRAMMATION DES PROJETS DE CONSTRUCTION

La programmation des projets de construction veille surtout à ajuster continuellement aux budgets disponibles la liste des projets qui doivent être mis en chantier.

La programmation finale (en fin d'année) des travaux de construction qui était de 249 M$ en 1986-1987 a augmenté à 274 M$ l'année suivante et s'est maintenue sensiblement à ce niveau pour la dernière année observée. En 1989-1990, la programmation finale a été mesurée sur une base différente suite au retrait de la liste en fin d'année de projets programmés, ce qui ne permet plus les comparaisons d'année en année.

Si on compare la programmation des projets de construction retenus au début et à la fin d'un exercice, on constate un écart de 18,5 M$ pour 1986-1987. En 1987-1988, il a augmenté à 31,6 M$, et à plus de 42 M$ en 1988-1989. Pour cette dernière année, cet écart représentait plus de 18 % de la somme des projets programmés initialement cette année-là (241 M$).

La surprogrammation correspond à l'excédent de projets retenus en programmation par rapport aux crédits effectivement autorisés. Chaque année, des projets programmés ne peuvent se réaliser à la suite de divers problèmes techniques. Cet excédent permet une substitution rapide des projets et la réalisation de travaux qui correspondent à l'enveloppe autorisée. Cette surprogrammation de projets s'est maintenue entre 20 M$ et 27 M$ pour les trois années observées, ce qui correspond à un pourcentage de 8 % à 12 % des sommes programmées initialement.

Enfin, le pourcentage de réalisation de la programmation finale est passé successivement de 75,6 % des sommes programmées en fin d'année pour 1985-1986, à 69,3 % l'année suivante et à 87,2 % pour la dernière annnée.

TABLEAU 5
PROGRAMMATION DES PROJETS DE CONSTRUCTION

		1985-86	1986-87	1987-88	1988-89	1989-90
Programmation initiale [8]	000 $	266 307	211 039	223 715	255 515	242 406
Programmation finale [9]	000 $	n.d.	248 790	273 624	275 112	231 973
Dépenses effectuées (grands projets et travaux régionaux)	000 $	240 785	187 998	189 720	239 960	237 167
Variation de la programmation en cours d'année	000 $	n.d.	37 751	49 909	19 598	-10 433
	en %		17,9	22,3	7,7	-4,3
Réalisation de la programmation (dépenses eff. / prog. finale)	en %	n.d.	75,6	69,3	87,2	102,2

Sources: Direction de la programmation
Direction du contrôle budgétaire.

FIGURE 7
PROGRAMMATION
DES PROJETS DE CONSTRUCTION

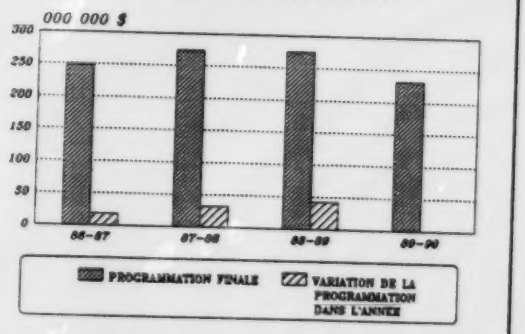
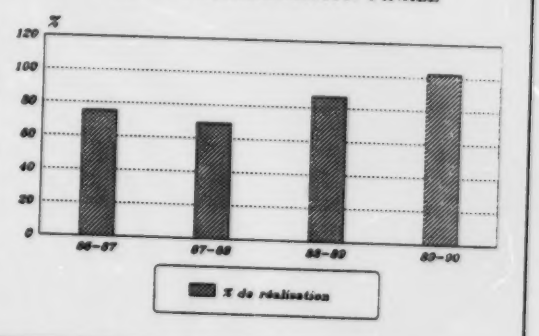


FIGURE 8
DEGRÉ DE RÉALISATION
DE LA PROGRAMMATION FINALE



TRAVAUX DE CONSTRUCTION

Les restrictions budgétaires des années 1986-1987 et 1987-1988 et les besoins grandissants du réseau routier ont entraîné un réajustement des priorités dans le choix des projets mis en chantier. Les grands projets[10] ont utilisé une partie de plus en plus grande des sommes disponibles à la construction des routes. Si on ajoute les grands projets compris dans le Plan d'Action de Montréal et ceux du programme spécial de sécurité, leur part a augmenté de façon très importante en passant de 43 % à plus de 60 % des dépenses de construction effectuées. À l'inverse, les sommes affectées aux projets régionaux[13] se sont maintenues de façon assez stable entre 46,8 % et 48,9 % de l'ensemble pour les trois premières années observées, pour baisser fortement à 43,7 % et à 36,8 % pour les deux dernières années. De la même manière, les dépenses consacrées aux travaux pararoutiers[14] ont régressé considérablement mais de façon plus régulière en passant de 7,9 % à 2,4 % des dépenses totales.

La répartition des projets entre parachèvements[11] et nouvelles initiatives n'a pas subi de changements significatifs pendant la période observée.

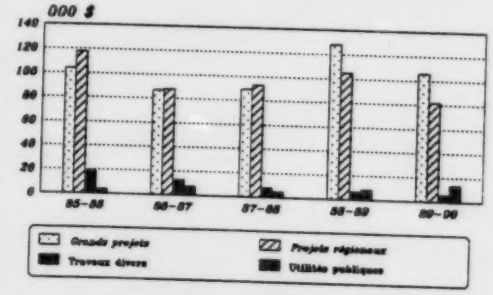
TABLEAU 6
RÉPARTITION DES DÉPENSES DE L'OPÉRATION CONSTRUCTION

PAR CATÉGORIE DE PROJET

		en 000 $	1985-86	1986-87	1987-88	1988-89	1989-90	VARIATION 90/85
Grands projets [10]	Parachèvements [11]		96 794	70 816	73 378	118 038	60 835	
	Nouvelles initiatives [12]		7 090	16 357	15 738	10 271	44 859	
	Total		103 884	87 173	89 117	128 308	105 694	0,4%
		en % du TOTAL	43,1	46,4	47,0	53,5	44,6	
Projets régionaux [13]	Parachèvements		47 388	34 635	31 791	37 027	48 835	
	Nouvelles initiatives		70 424	53 286	60 906	67 895	33 081	
	Total		117 812	87 920	92 697	104 922	81 916	-8,7%
		en % du TOTAL	48,9	46,8	48,9	43,7	34,5	
Plan d'action de Montréal							25 143	
Prog. de sécurité							18 625	
Travaux pararoutiers [14]			19 090	12 905	7 906	6 730	5 788	-25,8%
		en % du TOTAL	7,9	6,9	4,2	2,8	2,4	
TOTAL CONSTRUCTION de routes			240 785	187 998	189 720	239 960	237 167	-0,4%
		en % du TOTAL	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	
		croissance annuelle en %		-21,9	0,9	26,5	-1,2	
Déplacement des utilités publiques			3 767	7 737	4 720	8 455	13 485	37,6%
GRAND TOTAL CONSTRUCTION de routes			244 552	195 735	194 440	248 415	250 652	0,6%
		croissance annuelle en %		-20,0	-0,7	27,8	0,9	

Source: - Direction du contrôle budgétaire, MTQ

FIGURE 9
RÉPARTITION DES DÉPENSES DE L'OPÉRATION CONSTRUCTION, PAR CATÉGORIE DE PROJET



2.4 PROGRAMME DE CONSERVATION DES INFRASTRUCTURES DU RÉSEAU ROUTIER 04

ÉVOLUTION DES DÉPENSES

Les efforts apportés à l'entretien du réseau routier se sont maintenus sensiblement au même niveau depuis 1981-1982. En effet, depuis cette date, les dépenses du programme de conservation des infrastructures routières ont augmenté à peu près au même rythme que l'inflation (5,2 %), pour se chiffrer à plus de 562 M$ en 1988-1989. On doit toutefois noter pour 1989-1990 une augmentation beaucoup plus importante (12,4 %) des sommes affectées à ce programme.

Sur l'ensemble de la période observée, les dépenses liées à la conservation des infrastructures[15], qui visent surtout le maintien de la qualité et du confort des chaussées, à peu près au même rythme en moyenne (4,5 %) que les dépenses d'entretien régulier (4,7 %).

TABLEAU 7
RÉPARTITION DES DÉPENSES DU PROGRAMME DE CONSERVATION DU RÉSEAU ROUTIER 04
PAR CATÉGORIE D'OPÉRATION D'ENTRETIEN

	en 000 $	1981-1982	1987-1988	1988-1989	1989-1990	VARIATION 90/85
Couches d'usure [16]	(1101)	34 300	48 951	38 810	50 896	5,1 %
Entretien des chaussées [17]	(1xxx)	91 700	111 049	127 356	124 670	3,9 %
Entretien des structures [18]	(2xxx)	17 644	20 425	24 000	28 484	6,2 %
CONSERVATION DES INFRASTRUCTURES [15]		143 644	180 425	190 166	204 050	4,5 %
	en % du total	39,6	37,4	38,0	36,3	
Entretien de la signalisation [19]	(3xxx)	23 953	31 700	30 032	35 776	5,1 %
Entretien d'hiver [20]	(4xxx)	112 221	149 830	147 200	165 397	5,0 %
ENTRETIEN RÉGULIER [15]		139 174	181 530	177 232	201 173	4,7 %
	en % du total	38,4	37,6	35,4	35,8	
Activités de soutien		31 723	63 414	76 998	79 734	12,2 %
Soutien en matériel		47 494	52 247	51 341	53 359	1,5 %
SOUTIEN		79 217	115 661	128 339	133 093	6,7 %
	en % du total	21,9	24,0	25,7	23,7	
ADMINISTRATION ET AUTRES					24 000	
					4,3	
TOTAL Prog. 04 Conservation du réseau routier		362 484	482 450	500 324	562 316	5,6 %

Sources : Direction de l'entretien (Syst. 023)
Comptes publics, Livre des états financiers du gouvernement.

FIGURE 10
RÉPARTITION DES DÉPENSES
DU PROGRAMME DE CONSERVATION 04

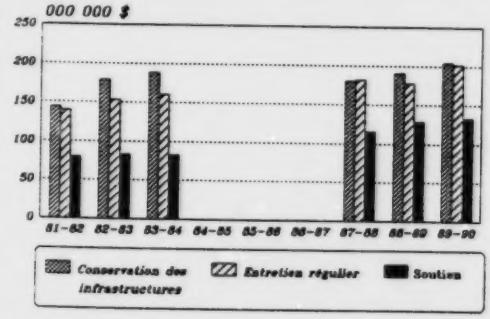
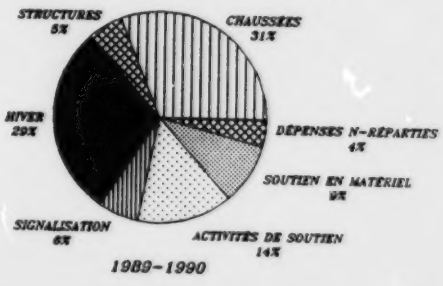


FIGURE 11
RÉPARTITION DES DÉPENSES
DU PROGRAMME DE CONSERVATION 04



1989-1990

CLASSES DE ROUTE

La répartition des dépenses d'entretien du réseau routier par type de route montre qu'en 1989-1990, c'est la catégorie des autres routes qui utilise la part la plus importante de ces déboursés. Les dépenses accordées à cette classe de route s'élèvent à 169 M$ et comptent pour 30 % de l'ensemble des dépenses d'entretien. Les opérations d'entretien des chaussées (couches d'usure exclues) et d'entretien d'hiver comptent pour la presque totalité des dépenses affectées à cette classe de route.

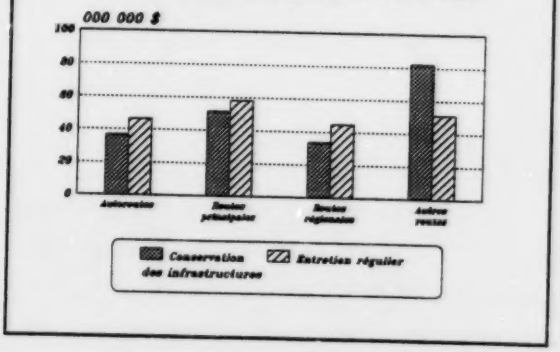
Les routes principales quant à elles, reçoivent plus de 28 % des dépenses de conservation (157 M$. Ces dépenses sont utilisées surtout dans les opérations d'entretien d'hiver et pour la pose de nouvelles couches d'usure. Enfin, les autoroutes et les routes régionales obtiennent des parts sensiblement égales qui correspondent respectivement à 22 % et 19 % de l'ensemble des dépenses d'entretien et à des sommes de 125 M$ et de 110 M$. Dans le cas de autoroutes, les opération liées à l'entretien de la signalisation comptent pour presque la moitié des sommes qui y sont attribuées, alors que pour les routes régionales, les sommes sont réparties assez également entre les différentes catégories d'opération.

TABLEAU 8
RÉPARTITION DES DÉPENSES DU PROGRAMME DE CONSERVATION DU RÉSEAU ROUTIER 04 PAR CATÉGORIE D'OPÉRATION D'ENTRETIEN ET PAR CLASSE DE ROUTE, POUR 1988-1989

		CONSERVATION DES INFRASTRUCTURES			ENTRETIEN RÉGULIER		ACTIVITÉ DE SOUTIEN ET ADMINISTRATION	TOTAL
		Couches d'usure (16)	Entretien des chaussées (17)	Entretien des structures (18)	Entretien de la signalisation (18)	Entretien d'hiver (19)	(20)	
Autoroutes	000 $	11 816	13 023	11 828	17 747	28 826	42 415	125 655
	en %	23,2	10,4	41,7	49,6	17,4	27,0	22,4
Routes principales		20 558	24 076	7 038	7 198	51 147	47 128	157 145
	en %	40,4	19,3	24,8	20,1	30,9	30,0	28,0
Routes régionales		13 817	18 126	1 768	7 205	37 718	31 419	110 053
	en %	27,1	14,5	6,2	20,1	22,8	20,0	19,6
Autres routes		4 705	69 445	7 750	3 625	47 700	36 131	169 356
	en %	9,2	55,7	27,3	10,1	28,8	23,0	30,1
TOTAL	000 $	50 898	124 670	28 384	35 775	165 391	157 093	562 209
	en %	100	100	100	100	100	100	100

Sources : Direction de l'entretien, Syst. 023
Comptes publics, Livre des états financiers du gouvernement.

FIGURE 12
RÉPARTITION DES DÉPENSES DE CONSERVATION PAR CATÉGORIE D'OPÉRATION, 1989-1990



COUCHES D'USURE

La pose de couches d'usure est l'opération la plus importante du programme de conservation du réseau routier. Elle mobilise annuellement entre 40 M$ et 50 M$, et implique des travaux qui peuvent dépasser 1 000 km de revêtement bitumineux. Les dépenses que le Ministère lui a affectées ont augmenté assez régulièrement depuis 1981-1982, si l'on fait exception des quatre dernières années où les crédits ont varié considérablement d'une année à l'autre. Ces dépenses qui avaient connu un sommet en 1989-1990 avec 50 M$, sont revenus à des niveaux plus normaux en 1980-1991 avec près de 42 M$.

Les routes principales reçoivent généralement la plus grande partie des travaux exécutés dans le cadre de cette opération, soit plus de 400 km de revêtement par an (sauf en 1988-1989). Cette part a toutefois eu tendance à baisser légèrement pendant la période observée.

Pour leur part, les autoroutes et les routes régionales reçoivent habituellement entre 200 et 250 km de revêtement annuellement. On note que pour 1990-1991, les autoroutes ont augmenté considérablement leur part de ces dépenses qui est passée à près de 39 %, alors qu'elle avait varié entre 20 et 27 % pendant le tout reste de la période observée.

La part de revêtement bitumineux attribuée aux chemins municipaux est ordinairement très faible et assez variable, exception faite de l'année 1987-1988 où plus de 160 km de revêtement a été posé sur ce type de routes.

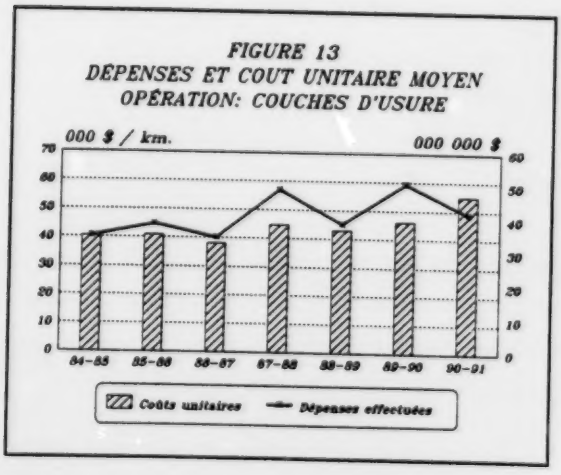
Les coûts unitaires pour la pose de couches d'usure qui se maintenaient généralement à un peu plus de 40 000 $ par km, ont augmenté brusquement de 16 % à 44 000 $ l'année où les dépenses dans cette activité ont également fortement augmenté (1987-1988). De plus pour 1990-1991, on note une nouvelle augmentation importante (19 %) de ces coûts unitaires moyens qui passent à près de 55 000 $ par km. Cette augmentation des coûts unitaires survient toutefois dans une année où les longueurs de pavage sont réduites et où une part plus grande des dépenses est attribuée aux autoroutes.

TABLEAU 9a
ENTRETIEN DU RÉSEAU ROUTIER
DÉPENSES ET QUANTITÉS EXÉCUTÉS

OPÉRATION: COUCHES D'USURE (op. 1101)

		1984-85	1987-88	1988-89	1989-90	1990-91	VARIATION 90/84
AUTOROUTES	000 $	9 475	10 109	10 495	11 817	16 268	9,4 %
	km.	231	233	252	214	221	
PRINCIPALES	000 $	17 704	22 334	16 896	20 559	17 183	-0,5 %
	km.	429	461	357	431	324	
RÉGIONALES	000 $	7 634	11 023	8 930	13 817	7 120	-1,2 %
	km.	202	241	230	346	188	
CHEMINS MUNICIPAUX	000 $		5 485	2 490	4 706	1 383	
	km.		163	66	114	30	
TOTAL	000 $	34 813	48 951	38 810	50 898	41 955	3,2 %
	km.	862	1 098	905	1 105	764	
COÛT UNITAIRE MOYEN [24]	$/km.	40 396	44 602	42 899	46 057	54 950	5,3 %

Source : Direction de l'entretien (Syst. 023).



RAPIÉÇAGE MÉCANISÉ À L'ENROBÉ BITUMINEUX

Le rapiéçage mécanisé est une opération qui consiste à réparer des défectuosités majeures d'un revêtement par la pose d'enrobé bitumineux sur une longueur discontinue (à comparer aux couches d'usure qui se posent sur des longueurs continues). Cette opération exige des dépenses annuelles qui varient entre 16 M$ et 22 M$.

Les données réparties par classe de route sont assez imprécises pour cette opération compte tenu de l'importance des dépenses non réparties dans chacune des classes, qui comptent pour plus du tiers de l'ensemble. Cette situation empêche de tirer des conclusions définitives sur la répartition et l'évolution des dépenses et des travaux effectués par classe de route.

Cependant, on peut noter que les travaux de rapiéçage mécanisé sont effectués de façon très majoritaire sur les chemins municipaux qui semblent exiger environ 70 % des sommes attribuées à l'ensemble de cette opération. Les travaux effectués sur les routes régionales et principales mobilisent chacun entre 13 % et 15 % des dépenses tandis que, pour les autoroutes, cette proportion ne s'élève qu'à environ 2 % de l'ensemble des dépenses.

L'année 1984-1985 qui sert de base au calcul des variations apparaît exceptionnelle par son importance, et les taux de baisse des dépenses qui en sont déduits ne semblent pas refléter toute la réalité. On peut toutefois noter une baisse importante des travaux effectués sur les routes principales, et dans une moindre mesure sur les routes régionales, quoique dans ce dernier cas, l'augmentation des dépenses de la dernière année relève un peu le niveau des efforts qui y sont faits.

Les coûts unitaires du rapiéçage mécanisé s'établissent entre 43,76 $ et 50,82 $ par tonne de revêtement bitumineux posé. Ils varient légèrement d'année en année, mais dans l'ensemble, ils n'ont pas augmenté de façon significative pendant la période observée.

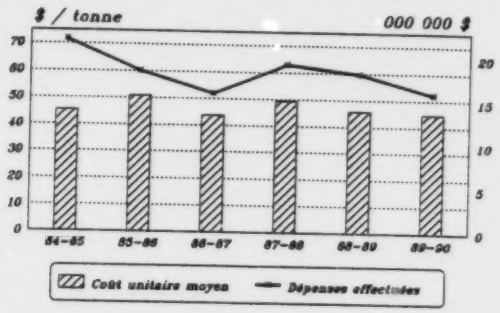
TABLEAU 9b
ENTRETIEN DU RÉSEAU ROUTIER
DÉPENSES ET QUANTITÉS EXÉCUTÉES

OPÉRATION: RAPIÉÇAGE MÉCANISÉ A L'ENROBÉ BITUMINEUX (op. 1103)

		1984-85	1985-86	1986-87	1987-88	1988-89	1989-90	VARIATION 91/84
AUTOROUTES	000 $	640	760	238	93	322	626	-0,4 %
	000 tonnes	16	15	5	2	6	13	
PRINCIPALES	000 $	3 442	2 404	2 076	1 975	1 591	1 445	-15,9 %
	000 tonnes	81	36	45	34	33	34	
RÉGIONALES	000 $	2 663	1 843	1 582	1 499	1 708	1 567	-10,1 %
	000 tonnes	57	34	33	33	38	44	
CHEMINS MUNICIPAUX	000 $	11 934	11 151	8 631	10 736	7 889	6 585	-11.2 %
	000 tonnes	270	221	193	229	183	144	
NON RÉPARTIES	000 $	3 306	2 296	3 436	5 024	6 800	5 755	
	000 tonnes	60	58	88	95	139	123	
TOTAL	000 $	21 985	18 454	15 963	19 327	18 311	15 978	-6,2 %
	000 tonnes	485	363	365	392	400	357	
COÛT UNITAIRE MOYEN[24]	$/tonne	45,36	50,82	43,76	49,25	45,83	44,73	-0,3 %

Source : Direction de l'entretien (Syst. 023).

FIGURE 14
DÉPENSES ET COUT UNITAIRE MOYEN
OPÉRATION: RAPIÉÇAGE MÉCANISÉ



NETTOYAGE DES FOSSÉS ET DES DÉCHARGES

Le nettoyage des fossés et des décharges est une opération très importante pour le maintien de la qualité de la chaussée. Les dépenses attribuées à cette opération sont de l'ordre de 13 M$ à 15 M$ par année, excepté pour 1987-1988 où les dépenses ont dépassé 17 M$. Ces dépenses sont assez variables d'année en année, même si dans l'ensemble elles se sont maintenues dans le même ordre de grandeur pendant toute la période observée.

L'attribution du budget par classe de route apparaît aussi très variable d'année en année, bien que tout compte fait, la répartition des sommes d'argent reste aussi assez stable entre chacune des classes. L'essentiel de ces travaux de nettoyage est effectué sur les chemins municipaux qui accaparent toujours plus de 65 % des sommes allouées. Les travaux exécutés sur les routes principales, les routes régionales et les autoroutes comptent d'une façon générale respectivement pour environ 18 %, 13 %, et 2 % de l'ensemble.

Cette opération de nettoyage a coûté en 1989-1990 5,42 $ par km de fossé et de décharge. En ce qui concerne ces coûts unitaires, on note qu'ils ont augmenté à un rythme très léger de 2,2 % de 1984-1985 à 1989-1990, ce qui est largement inférieur au taux de croissance de l'inflation pour la même période.

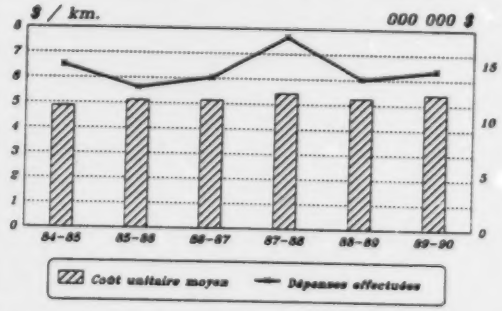
TABLEAU 9c
ENTRETIEN DU RÉSEAU ROUTIER
DÉPENSES ET QUANTITÉS EXÉCUTÉS

OPÉRATION: NETTOYAGE DES FOSSÉS ET DES DÉCHARGES (op. 1401)

		1984-85	1985-86	1986-87	1987-88	1988-89	1989-90	VARIATION 90/84
AUTOROUTES	000 $	291	243	216	396	181	201	-7,1 %
	km.	87	89	48	112	36	29	
PRINCIPALES	000 $	1 927	1 987	2 535	3 407	2 432	2 472	5,1 %
	km.	473	390	575	657	471	514	
RÉGIONALES	000 $	1 993	1 628	1 782	2 257	1 971	2 001	0,1 %
	km.	387	321	306	418	366	310	
CHEMINS MUNICIPAUX	000 $	10 373	8 734	8 906	10 202	8 852	9 442	-1,9 %
	km.	2 063	1 674	1 722	1 805	1 637	1 747	
NON RÉPARTIES	000 $	86	96	183	1 042	151	209	
	km.	8	7	9	185	83	46	
TOTAL	000 $	14 670	12 688	13 622	17 303	13 586	14 325	-0,5 %
	km.	3 018	2 481	2 661	3 177	2 594	2 645	
COÛT UNITAIRE MOYEN[24]	$/km.	4,86		5,12	5,45	5,24	5,42	2,2 %

Source : Direction de l'entretien (Syst. 023).

FIGURE 15
DÉPENSES ET COUT UNITAIRE MOYEN
OPÉRATION: NETTOYAGE DES FOSSÉS



OPÉRATION D'ENTRETIEN D'HIVER

L'entretien d'hiver sur le réseau routier est effectué selon trois modes d'intervention différents. Le Ministère déneige et déglace certaines routes lui-même avec ses équipes en régie, il confie par contrat l'entretien d'hiver de certaines routes à l'entreprise privée ou à des municipalités, il subventionne directement l'entretien de certains tronçons de routes qui relèvent de l'autorité des municipalités ou des MRC.

L'ensemble des opérations reliées à l'entretien d'hiver du réseau routier a coûté au Ministère, en 1989-1990, la somme de 132 M$, sans compter les coûts d'administration. De cette somme, 35 M$ ont servi aux opérations de déneigement des routes (en régie et à contrat), 57 M$ sont attribués à leur déglaçage (en régie et à contrat) et 39 M$ ont été versés en subventions aux municipalités.

DÉNEIGEMENT EN RÉGIE

Le déneigement effectué en régie est utilisé surtout pour les autoroutes et pour les routes principales. En effet, ces deux classes de route mobilisent en général au moins deux tiers des dépenses attribuées à ce mode de déneigement et comptent pour plus de 6 000 km dans les quelque 7 000 km entretenus de cette façon.

Les dépenses de cette opération ont diminué de 6,5 % annuellement en moyenne depuis 1984-1985. Le nombre de km de routes déneigées en régie a aussi diminué depuis 1984-1985 sur toutes les classes de route, quoique plus légèrement. De même, les coûts unitaires de cette opération ont régressé en moyenne de 4,4 % par année.

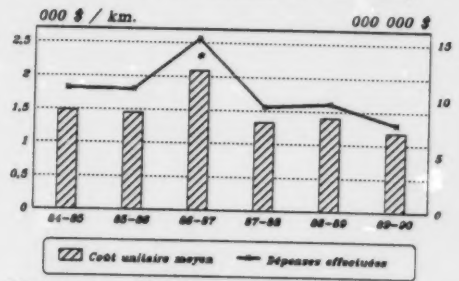
TABLEAU 9d
ENTRETIEN DU RÉSEAU ROUTIER
DÉPENSES ET QUANTITÉS EXÉCUTÉES
OPÉRATION: DÉNEIGEMENT EN RÉGIE (op. 4111)

		1984-85	1985-86	19865-87*	1987-88	1988-89	1989-90	VARIATION 90/84
AUTOROUTES	000 $	2 342	2 461	6 374	4 396	4 310	3 329	7,3 %
	km	4 125	4 196	3 978	3 968	3 868	3 747	
PRINCIPALES	000 $	2 054	2 030	5 127	2 967	2 853	1 970	-0,8 %
	km	2 431	2 473	2 554	2 338	2 279	2 064	
RÉGIONALES	000 $	477	558	1 652	693	677	482	0,2 %
	km	511	520	582	491	479	487	
CHEMINS MUNICIPAUX	000 $	753	1 265	492	198	269	251	-19,7 %
	km	210	214	195	202	197	225	
NON RÉPARTIES	000 $	5 174	4 409	1 578	1 003	1 448	1 701	
TOTAL	000 $	10 800	10 723	15 223	9 257	9 557	7 733	-6,5 %
	km	7 277	7 403	7 309	6 999	6 823	6 523	
COÛT UNITAIRE MOYEN[24]	$/km	1 484	1 448	2 083	1 323	1 401	1 185	-4,4 %

Source : Direction de l'entretien (Syst. 023).

* Les données pour l'année 1986-1987 sont surévaluées à cause d'un changement dans la méthode d'enregistrement des heures de travail.

FIGURE 16
DÉPENSES ET COUT UNITAIRE MOYEN
OPÉRATION: DÉNEIGEMENT (en régie)



DÉNEIGEMENT À CONTRAT

Les sommes affectées au déneigement effectué à contrat sont beaucoup plus considérables que celles utilisées pour l'opération de déneigement en régie et elles approchent les 30 M$ par année. De la même façon, la longueur des routes entretenues par des firmes privées est presque trois fois plus grande et dépasse les 21 000 km. Ces entrepreneurs prennnent en charge le déneigement de près de 40 % des autoroutes, mais surtout de 80 % des routes principales (8 400 km) et près de 95 % des routes régionales (7 000 km) et des chemins municipaux (3400 km).

Le nombre total de km de routes déneigées à contrat est resté assez stable depuis 1984-1985, de même que la répartition entre les différentes classes de route. Cependant, les taux moyens d'augmentation des sommes affectées à chaque classe de route ont varié largement. Dans le cas des autoroutes, on peut noter que les sommes affectées à cette opération ont augmenté de façon très considérable avec un taux de croissance moyen de 11 % par année (avec toutefois une légère augmentation de la longueur de route entretenue), alors que pour les routes principales, pour les routes régionales et pour les chemins municipaux, les taux de variation se sont respectivement établis à 3,4 %, -0,5 % et -0,9 %.

Pour leur part, les coûts unitaires ont augmenté de 1,6 % en moyenne par année pour s'établir à 1 303 $ par km de route entretenue, ce qui est légèrement inférieur au taux d'inflation pour ces mêmes années.

La comparaison des deux modes de déneigement montre que depuis 1984-1985, le coût moyen de déneigement d'un km effectué en régie qui était plus élevé dans le passé, s'est rapproché de celui de l'entreprise privée jusqu'au point de l'égaler pour les dernières années observées. On peut noter qu'en 1989-1990, les coût unitaires des deux modes de déneigement ont enregistré des baisses qui sont particulièrement significatives dans le cas du déneigement en régie (-15 %).

TABLEAU 9e
ENTRETIEN DU RÉSEAU ROUTIER
DÉPENSES ET QUANTITÉS EXÉCUTÉS

OPÉRATION: DÉNEIGEMENT A CONTRAT (op. 4121)

		1984-85	1985-86	1986-87	1987-88	1988-89	1989-90	VARIATION 84/90
AUTOROUTES	000 $	1 945	2 553	2 879	3 485	3 479	3 288	11,1 %
	km.	1 913	1 909	1 918	1 928	2 042	2 213	
PRINCIPALES	000 $	9 619	10 404	10 494	10 895	11 649	11 374	3,4 %
	km.	8 201	8 185	8 222	8 267	8 432	8 605	
RÉGIONALES	000 $	8 955	8 983	8 897	9 266	9 527	8 736	-0,5 %
	km.	7 184	7 171	7 203	7 242	7 115	7 122	
CHEMINS MUNICIPAUX	000 $	4 675	4 918	4 706	4 671	4 706	4 479	-0,9 %
	km.	3 654	3 647	3 663	3 684	3 499	3 460	
NON RÉPARTIES	000 $	59	123	34	0	183		
TOTAL	000 $	25 253	26 981	27 010	28 317	29 544	27 877	2,0 %
	km.	20 952	20 912	21 006	21 121	21 088	21 400	
COÛT UNITAIRE MOYEN[24]	$/km.	1 205	1 290	1 286	1 341	1 401	1 303	1,6 %

Source : Direction de l'entretien (Syst. 023).

FIGURE 17
DÉPENSES ET COUT UNITAIRE MOYEN
OPÉRATION: DÉNEIGEMENT (à contrat)

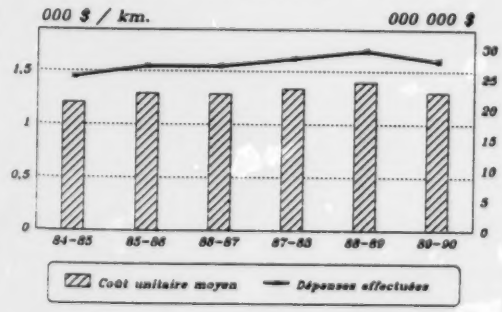
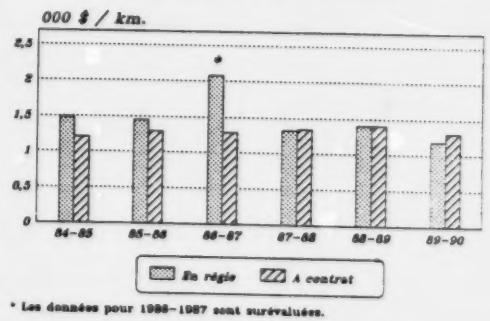


FIGURE 18
COUT UNITAIRE MOYEN
OPÉRATION: DÉNEIGEMENT



* Les données pour 1986-1987 sont surévaluées.

DÉGLAÇAGE EN RÉGIE

Le déglaçage des routes, qu'il soit réalisé en régie ou à contrat par l'entreprise privée, a coûté au Ministère en 1989-1990 la somme de 57 M$. Le coût de ces opérations qui constituent le poste de dépense le plus important de l'entretien d'hiver, a augmenté à un rythme annuel moyen de 3,3 % pour l'ensemble de la période observée.

Tout comme pour le déneigement, le déglaçage des chaussées effectué en régie est réalisé surtout sur les autoroutes et sur les routes principales. Ces types de route mobilisent respectivement 50 % et 40 % des sommes qui sont allouées à cette opération. Par contre, les routes régionales ainsi que les chemins municipaux sont déglaçés surtout par l'entreprise privée à contrat et par le biais de subventions aux municipalités.

Depuis 1984-1985 jusqu'à 1988-1989, on pouvait noter une relative stabilité dans les dépenses attribuées à cette opération qui pouvait s'expliquer par une légère diminution du nombre de kilomètres de routes entretenues dans les trois dernières années observées, qui sont passés de 7 400 km à 6 700 km en 1989-1990. En 1989-1990, les dépenses pour cette opération ont reculé de plus de 24 %.

Les dépenses de déglaçage réalisé en régie qui sont affectées aux autoroutes, semblent avoir augmenté très fortement pendant la période observée (15,6 %). Cependant, ce taux de croissance doit être remis en question compte tenu de l'importance des dépenses non réparties par classe de route pour les années 1984-1985 et 1985-1986, qui devraient probablement être attribuées à cette catégorie de route et venir réduire ce taux de croissance.

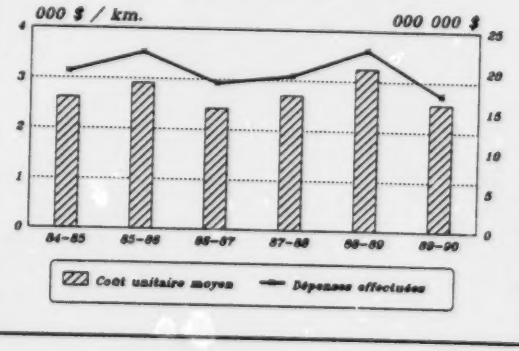
Les coûts unitaires moyens qui avaient augmenté en moyenne de 5,4 % par année jusqu'à 1988-1989 et s'établissent à 3 245 $ par km de route déglaçée en régie cette année-là, ont été réduits de façon très importante (-21 %) en 1989-1990.

TABLEAU 9f
ENTRETIEN DU RÉSEAU ROUTIER
DÉPENSES ET QUANTITÉS EXÉCUTÉS
OPÉRATION: DÉGLAÇAGE EN RÉGIE (op. 4214 et 4215)

		1984-85	1985-86	1986-87	1987-88	1988-89	1989-90	VARIATION 90/84
AUTOROUTES	000 $	4 720	5 035	7 925	9 046	10 529	9 733	15,6 %
	km.	3 999	4 047	4 052	3 828	3 868	3 741	
PRINCIPALES	000 $	5 120	5 172	7 113	7 648	8 508	5 449	1,3 %
	km.	2 588	2 618	2 622	2 477	2 332	2 113	
RÉGIONALES	000 $	1 066	1 017	1 377	1 189	1 574	1 220	2,7 %
	km.	625	632	633	598	514	522	
CHEMINS MUNICIPAUX	000 $	917	1 289	448	352	611	740	-4,2 %
	km.	269	273	273	258	261	321	
NON RÉPARTIES	000 $	7 847	9 579	1 494	1 140	1 414		
TOTAL	000 $	19 670	22 092	18 357	19 375	22 636	17 142	-2,7 %
	km.	7 481	7 570	7 580	7 161	6 975	6 697	
COÛT UNITAIRE MOYEN[24]	$/km.	2 629	2 918	2 422	2 706	3 245	2 560	-0,5 %

Source : Direction de l'entretien (Syst. 023).

FIGURE 19
DÉPENSES ET COUT UNITAIRE MOYEN
OPÉRATION: DÉGLAÇAGE (en régie)



DÉGLAÇAGE A CONTRAT

Le déglaçage des routes réalisé à contrat par l'entreprise privée a coûté au Ministère en 1989-1990 la somme de 40,3 M$. Ces dépenses ont connu une augmentation importante de 6,6 % annuellement en moyenne depuis 1984-1985, bien que le nombre de kilomètres de routes entretenues soit resté pratiquement le même, à un peu plus de 20 000 km.. En conséquence, on note une augmentation des coûts unitaires (6,1 %) supérieure à celle de l'inflation, qui sont passés de 1 459 $ à presque 2 000 $ par km. entretenu.

Ce sont les routes principales et les routes régionales qui reçoivent la grande majorité des sommes assignées à cette opération avec respectivement 38 % et 33 % de l'ensemble. De plus, le déglaçage de ces types de route a connu des augmentations de dépenses très fortes depuis 1984-1985 (respectivement 7,1 % et 11,9 % annuellement en moyenne) compte tenu d'une quasi stabilité des longueurs de route à entretenir. Pour leur part, les autoroutes ont connu une augmentation de dépenses très importante avec 26 %. Cependant, en raison de l'importance des dépenses non-réparties au début de la période observée, ces taux de croissance peuvent être remis en question, surtout dans le cas des autoroutes.

TABLEAU 9g
ENTRETIEN DU RÉSEAU ROUTIER
DÉPENSES ET QUANTITÉS EXÉCUTÉS

OPÉRATION: DÉGLAÇAGE À CONTRAT (op. 4221, 4222 et 4223)

		1984-85	1985-86	1986-87	1987-88	1988-89	1989-90	VARIATION 90-84
AUTOROUTES	000 $	1 706	2 028	3 314	4 727	4 837	5 419	26,0 %
	km.	2 003	2 013	1 918	2 037	2 042	2 213	
PRINCIPALES	000 $	10 746	12 723	11 132	15 430	17 073	15 122	7,1 %
	km.	7 722	7 761	7 511	7 850	7 869	7 972	
RÉGIONALES	000 $	7 677	8 199	8 557	11 332	12 415	13 443	11,9 %
	km.	6 953	6 987	7 176	7 068	7 085	7 082	
CHEMINS MUNICIPAUX	000 $	5 348	6 524	4 111	4 645	4 880	6 272	3,2 %
	km.	3 353	3 370	3 577	3 409	3 417	3 381	
NON RÉPARTIES	000 $	3 749	4 111	1 002	1 299	1 448		
TOTAL	000 $	29 226	33 585	28 116	37 433	40 653	40 256	6,6 %
	km.	20 031	20 131	20 182	20 364	20 413	20 648	
COÛT UNITAIRE MOYEN[24]	$/km.	1 459	1 668	1 393	1 838	1 992	1 950	6,0 %

Source : Direction de l'entretien (Syst. 023).

FIGURE 20
DÉPENSES ET COUT UNITAIRE MOYEN
OPÉRATION: DÉGLAÇAGE (à contrat)

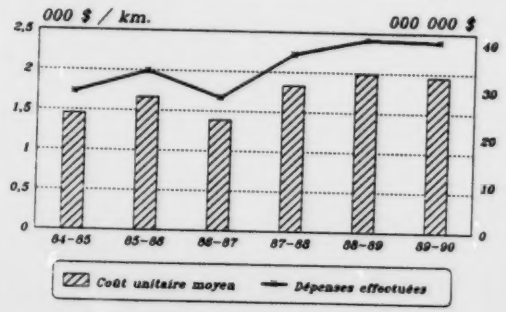
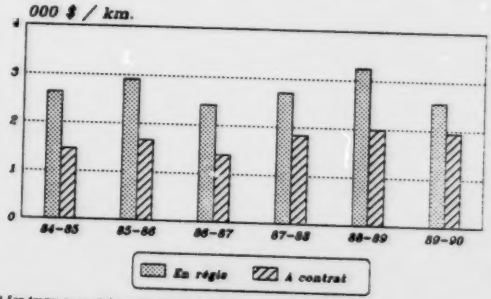


FIGURE 21
COUT UNITAIRE MOYEN
OPÉRATION: DÉGLAÇAGE



SUBVENTIONS D'ENTRETIEN D'HIVER AUX MUNICIPALITÉS

Une somme de 39 M$ a été consacrée en 1988-1989 au sous-programme de subventions aux municipalités et aux organismes à buts non lucratifs pour l'entretien d'hiver d'environ 40 000 km. de routes sous leur responsabilité. Ces dépenses ont augmenté en moyenne de 3,7 % annuellement depuis 1984-1985. Les routes subventionnées dans ce sous-programme appartiennent en très grande majorité à la classe des autres routes (chemins municipaux) et ont une vocation essentiellement locale.

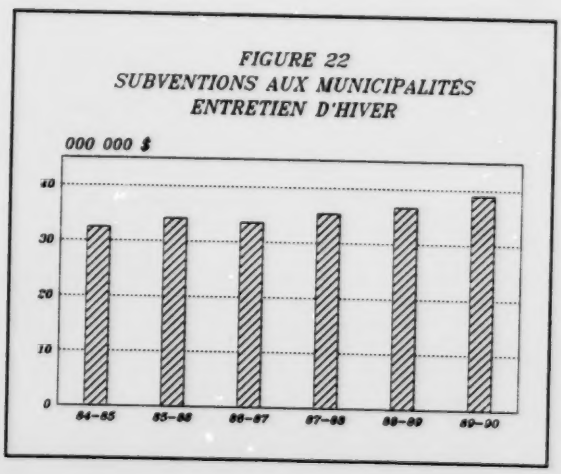
Le nombre de subventions, de même que la longueur des routes subventionnées, se sont maintenus pratiquement au même niveau depuis 1984-1985, tandis que les déboursés moyens sont passés de 812 $ par km. subventionné en 1984-1985 à 972 $ en 1989-1990, pour une augmentation moyenne de 3,7 % par année.

TABLEAU 9h
ENTRETIEN DU RÉSEAU ROUTIER
DÉPENSES ET QUANTITÉS EXÉCUTÉS

OPÉRATION: SUBVENTIONS D'ENTRETIEN D'HIVER AUX MUNICIPALITÉS (op. 4311)

		1984-85	1985-86	1986-87	1987-88	1988-89	1989-90	VARIATION 90-84
Nombre de subventions		1 366	1 383	1 367	1 366	1 377	1 272	
Subventions	000$	32 500	34 200	33 600	35 400	36 700	38 989	3,7 %
Nombre de km. subventionnés		40 024	40 424	39 788	39 933	40 155	40 098	
Subvention moyenne par km.	$	812	846	844	886	914	972	3,7 %

Source : Direction de l'entretien (Syst. 023).



ENTRETIEN DES STRUCTURES

L'entretien des structures du réseau routier est une opération qui nécessite généralement des dépenses annuelles de l'ordre de 20 M$. Cependant, en 1989-1990, devant l'importance des besoins dans ce secteur, les dépenses affectées à cette opération ont augmenté de façon très importante (32 %) et sont passées à plus de 28 M$.

Les travaux qui doivent être réalisés dans cette opération sont confiés de plus en plus à l'entreprise privée; en effet, les sommes affectées aux travaux en régie ont diminué de 10 M$ à 9 M$ pour la période observée malgré l'augmentation importante des dépenses dans la dernière année, tandis que les sommes versées à contrat sont passées de façon inverse de 8 M$ à 19 M$ pour les mêmes années, en augmentant de plus de 18 % annuellement en moyenne. Cette diminution des travaux en régie a été nettement plus forte sur les structures situées sur les routes principales et régionales.

La plus grande part de ces dépenses est utilisée pour la réfection des structures situées sur les autoroutes. Les sommes engagées ici ont augmenté de façon importante en 1989-1990 et sont passées d'environ 5 M$ à plus de 11 M$, devant l'importance des besoins à rencontrer. Par contre, les dépenses appliquées aux structures situées sur les chemins municipaux ont baissé de 5,7 M$ à 4,7 M$ entre 1981-1985 et 1989-1990.

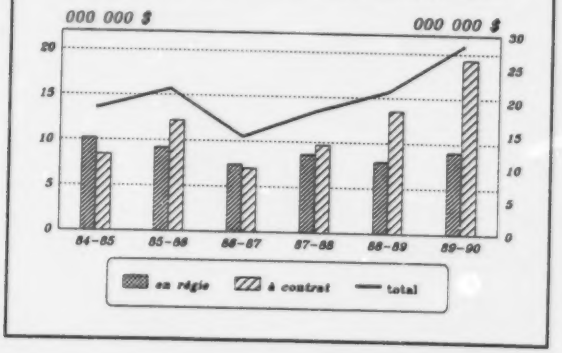
TABLEAU 9i
ENTRETIEN DU RÉSEAU ROUTIER
DÉPENSES ET QUANTITÉS EXÉCUTÉS

OPÉRATION: ENTRETIEN DES STRUCTURES (op. 2xxx)

		1984-85	1985-86	1986-87	1987-88	1988-89	1989-90	VARIATION 90/84
AUTOROUTES	en régie	3 123	2 814	2 312	2 789	3 051	2 349	-5,50 %
	à contrat	2 395	3 787	2 686	2 239	5 464	8 933	30,1 %
	total	5 518	6 601	4 998	5 028	8 515	11 282	15,4 %
PRINCIPALES	en régie	1 468	1 197	801	1 390	1 114	661	-14,7 %
	à contrat	2 889	3 496	1 549	4 077	3 279	5 286	12,8 %
	total	4 357	4 694	2 350	5 467	4 393	5 947	6,4 %
RÉGIONALES	en régie	1 162	812	666	581	507	534	-14,4 %
	à contrat	376	874	450	995	1 056	416	2,1 %
	total	1 538	1 686	1 116	1 576	1 563	950	-9,2 %
CHEMINS MUNICIPAUX	en régie	4 151	4 225	3 221	3 475	2 869	3 027	-6,1 %
	à contrat	1 632	1 156	1 950	1 467	964	1 722	1,1 %
	total	5 783	5 381	5 171	4 943	3 833	4 749	-3,9 %
NON RÉPARTIES	en régie	270	182	433	449	396	2 495	
	à contrat	1 130	2 911	367	917	2 822	2 961	
	total	1 400	3 093	800	1 366	3 218	5 456	
TOTAL	en régie	10 174	9 230	7 433	8 684	7 937	9 066	-2,3 %
	à contrat	8 422	12 224	7 002	9 696	13 584	19 318	18,1 %
	total	18 595	21 454	14 434	18 379	21 521	28 384	8,8 %

Source : Direction de l'entretien (Syst. 023).

FIGURE 23
DÉPENSES EFFECTUÉES
OPÉRATION: ENTRETIEN DES STRUCTURES



2.5 INVENTAIRE DES ROUTES À L'ENTRETIEN DU MINISTÈRE

Le réseau routier à la charge du Ministère n'a pas changé de façon significative pendant la période observée. En mars 1990, le réseau routier entretenu par le Ministère compte 61 302 kilomètres de routes et de rues. Le réseau de base à vocation essentiellement interprovinciale et interrégionale est constitué de 4 594 kilomètres d'autoroutes et de 10 473 kilomètres de routes principales. Le réseau complémentaire à vocation intrarégionale ou collectrice s'étend sur 8 904 kilomètres et constitue 14,5 % de l'ensemble du réseau. Enfin, les routes et les rues à caractère local qui constituent la plus grande partie du réseau routier à la charge du Ministère, comptent plus de 37 000 kilomètres et représentent 60,9 % de l'ensemble. Cette catégorie compte près de 48 % de routes non-pavées, et les route de cette catégorie constituent la presque totalité des routes non-pavées de l'ensemble du réseau.

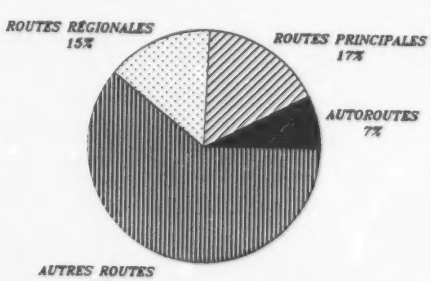
TABLEAU 10
INVENTAIRE DES ROUTES A L'ENTRETIEN DU MINISTÈRE

NOMBRE DE KM. DE ROUTE [25]

	Mars 1987		Mars 1989		Mars 1990			
	TOTAL	en %	TOTAL	en %	Pavées	Non-pavées	Total	en %
Autoroutes	4 276	7,0	4 436	7,4	4 586	9	4 594	7,5
Routes principales	9 947	16,2	10 324	17,3	10 147	327	10 473	17,1
Routes régionales	8 611	14,0	8 777	14,7	8 200	704	8 904	14,5
Autres routes	38 553	62,8	36 307	60,7	19 347	17 983	37 330	60,9
TOTAL	61 387	100,0	59 844	100,0	42 279	19 023	61 302	100,0

Source: Direction de l'entretien.

FIGURE 24
INVENTAIRE DU RÉSEAU ROUTIER
A L'ENTRETIEN DU MINISTERE



MAI 1990

2.6 PARC AUTOMOBILE

Le nombre de véhicules en circulation sur le réseau routier du Québec a augmenté à un rythme annuel moyen de 2,5 % par année depuis 1985, passant de 3,2 à 3,8 millions en 1989. La croissance du parc automobile a été très faible dans les années de ralentissement économique de 1981 et 1982, alors qu'elle a été beaucoup plus importante et a dépassé 5 % annuellement dans les années de bonne croissance économique de 1986 et 1987. L'essentiel de cette hausse est due surtout à l'augmentation des véhicules de promenade qui sont passés de 2,4 à plus de 2,9 millions. Pour sa part, le parc de véhicules commerciaux ou publics a augmenté au même rythme annuel moyen que celui des véhicules de promenade (4,9 %).

2.7 CIRCULATION SUR LE RÉSEAU ROUTIER

Depuis 1981, la circulation sur le réseau routier à l'entretien du Ministère a augmenté au rythme annuel moyen de 3 %. Les variations dans la circulation des véhicules sont aussi très liées au niveau de croissance économique avec de faibles augmentations dans les périodes de ralentissement des affaires et de fortes hausses dans les années de forte croissance économique. Après deux années de diminution, en 1981 et 1982, la circulation[27] a augmenté à un rythme de plus en plus rapide jusqu'en 1987 où la croissance annuelle s'est élevée à 7,5 %. Cette croissance est revenue à 4 % en 1988, puis à 3 % en 1989. Dans l'ensemble, en 1988, la circulation sur les routes du Québec est de 27 % supérieure à celle de 1981.

TABLEAU 11
PARC AUTOMOBILE

NOMBRE DE VÉHICULES EN CIRCULATION

		1985	1986	1987	1988	1989	VARIATION 85-89
Véhicules de promenade [26]	000 véh.	2 417	2 570	2 749	2 858	2 925	4,9%
	var. en %		6,3	7,0	3,9	2,4	
Véhicules commerciaux ou publics		103	105	109	114	121	4,0%
	var. en %		1,7	3,7	5,1	5,7	
Autres		488	498	490	494	482	-0,3%
TOTAL [27]	000 véh.	3 281	3 467	3 650	3 765	3 884	2,6%
	var. en %	2,5	5,7	5,3	3,2	3,2	

Sources: Statistiques d'immatriculation, Régie de l'assurance automobile du Québec

TABLEAU 12
CIRCULATION SUR LE RÉSEAU ROUTIER A L'ENTRETIEN DU MINISTÈRE

		1981	1985	1986	1987	1988	1989	VARIATION 88-81
Taux de croissance [28]	en %	-0,5	3,3	4,2	7,5	4,0	3,0	
Indice de circulation (1981=100)		100,0	105,2	109,6	117,9	122,6	127,5	3,0%

Sources: Service des relevés techniques, ministère des Transports du Québec.

FIGURE 25
PARC AUTOMOBILE

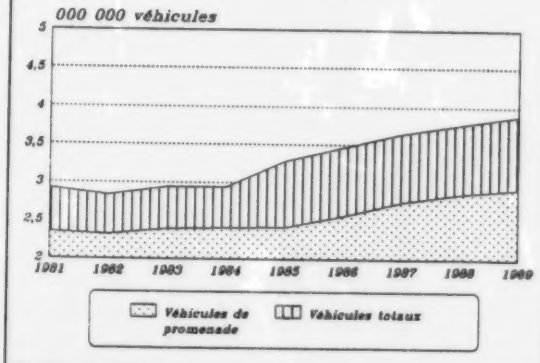
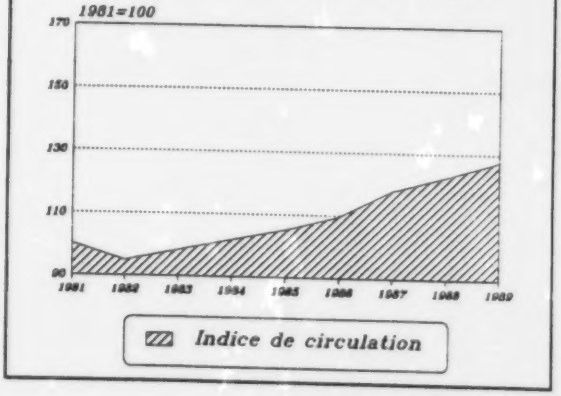


FIGURE 26
CIRCULATION SUR LE RÉSEAU ROUTIER



2.8 SÉCURITÉ DU RÉSEAU ROUTIER

Depuis quelques années, la sécurité sur les routes du Québec montre certains signes d'amélioration, bien que ceux-ci restent faibles. En effet, depuis 1981, le nombre d'accidents mortels a diminué de 2,6 % annuellement en moyenne, tandis que le nombre des autres accidents a augmenté, mais de façon très légère.

Si on tient compte du nombre de véhicules en circulation, l'amélioration de la sécurité est un peu plus apparente. Le nombre des accidents mortels par 100 000 véhicules en circulation a baissé de 5 % annuellement en moyenne, pendant que le nombre de l'ensemble des accidents a diminué à un rythme moyen de 2,2 % par année.

Par ailleurs, le nombre de victimes a diminué selon les mêmes tendances que le nombre des accidents et sensiblement dans les mêmes proportions.

TABLEAU 13
SÉCURITÉ DU RÉSEAU ROUTIER

NOMBRE D'ACCIDENTS	1981	1986	1987	1988	1989	VARIATION 89-81
mortels	1 253	933	993	964	1 019	-2,6%
avec blessures [29]	41 827	42 438	43 814	42 876	40 515	0,4%
avec dommages matériels seulement	143 868	158 230	158 518	151 822	149 630	0,5%
Total des accidents	186 948	201 601	203 325	195 662	191 164	0,3%
NOMBRE D'ACCIDENTS POUR 100 000 VÉHICULES EN CIRCULATION [30]						
mortels	40	27	27	26	26	-5,0%
avec blessures [29]	1 319	1 224	1 200	1 139	1 043	-2,9%
avec dommages matériels seulement	4 535	4 564	4 343	4 032	3 852	-2,0%
Total des accidents	5 894	5 815	5 570	5 196	4 922	-2,2%
NOMBRE DE VICTIMES						
blessures mortelles	1 464	1 051	1 116	1 090	1 139	-3,1%
autres blessures	59 155	58 297	60 048	59 392	56 980	-0,5%
Total des victimes	60 619	59 348	61 164	60 482	58 119	-0,5%
NOMBRE DE VICTIMES POUR 100 000 VÉHICULES EN CIRCULATION [30]						
blessures mortelles	46	30	31	29	29	-5,5%
autres blessures	1 865	1 681	1 645	1 577	1 467	-3,0%
Total des victimes	1 911	1 712	1 676	1 606	1 496	-3,0%

Sources: Dossier Statistique: accidents, parc automobile, permis de conduire;
Régie de l'assurance automobile du Québec.

FIGURE 27
NOMBRE TOTAL D'ACCIDENTS
Pour 100 000 véhicules en circulation

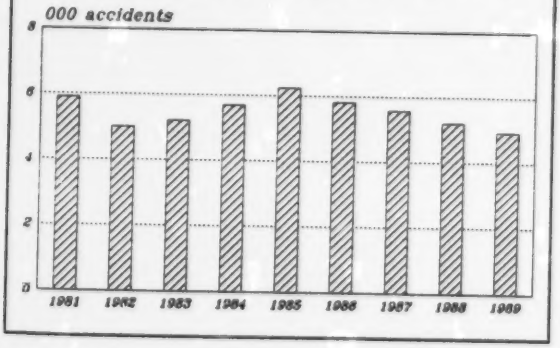
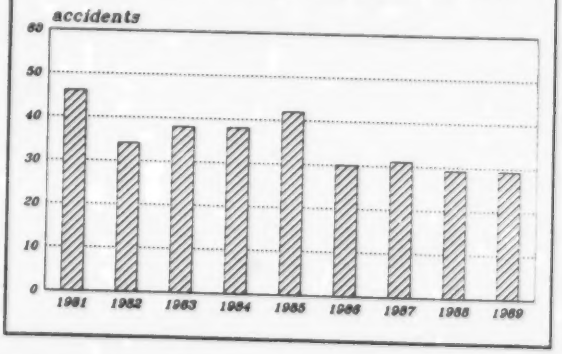


FIGURE 28
NOMBRE TOTAL D'ACCIDENTS MORTELS
Pour 100 000 véhicules en circulation



2.9 ÉTAT DU RÉSEAU ROUTIER

DEGRÉ DE CONFORMITÉ AUX NORMES D'INTERVENTION D'ENTRETIEN

L'état du réseau routier est désormais mesuré par un projet pilote[31] qui tente d'évaluer si les différents éléments de la route (chaussée, drainage, sécurité et abords de la route) d'un échantillon de longueur de route dans chaque région rencontrent les normes d'entretien établies. Cette étude a montré que, dans trois des quatre régions observées, seulement 54 % et 55 % des éléments de la route rencontrent ces normes, tandis que dans la quatrième région évaluée le taux d'observance général monte à 63 %.

Dans l'ensemble des régions observées, ce sont les éléments de chaussées et de drainage qui apparaissent en meilleur état avec des taux d'observance variant de 54 % à 66 % des éléments qui ne nécessitent pas d'intervention d'entretien. Par contre, les éléments de sécurité des usagers et d'abord de la route obtiennent des résultats nettement plus faibles avec des taux d'observance qui varient de 40 à 65 %.

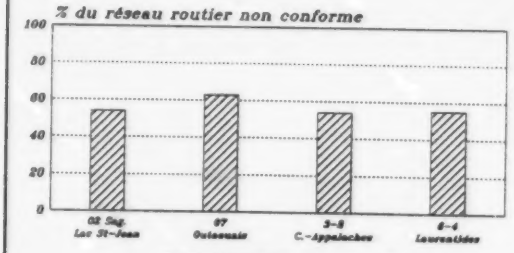
TABLEAU 14
ÉTAT DU RÉSEAU ROUTIER

DEGRÉ DE CONFORMITÉ DU RÉSEAU ROUTIER AUX NORMES D'INTERVENTION D'ENTRETIEN [31]

en % des éléments qui rencontrent les normes d'intervention	Éléments de chaussée[32]	Éléments de drainage[32]	Éléments de sécurité[32]	Éléments d'abords de route[32]	Tous les éléments
PAR RÉGION					
02 Saguenay-Lac St-Jean[33]	61 ± 7	54 ± 8	42 ± 7	48 ± 8	54 ± 7
3-2 Chaudière-Appalaches	57 ± 6	61 ± 6	43 ± 6	55 ± 6	54 ± 7
6-4 Laurentides[34]	54 ± 10	62 ± 9	55 ± 10	45 ± 10	55 ± 10
07 Outaouais[35]	66 ± 9	59 ± 9	65 ± 9	55 ± 10	63 ± 9
Autres régions	nd	nd	nd	nd	nd

Source: Direction de l'entretien.

FIGURE 29
CONFORMITÉ DU RÉSEAU ROUTIER AUX NORMES PAR RÉGION



* Toutes catégories de routes confondues.

PROFILOMÉTRIE

La profilométrie est une des mesures de la qualité du réseau routier qui apprécie essentiellement le confort de roulement sur une route. Cette mesure peut varier de 0 dans le pire des cas (pour une route tout en cahots et en bosses) à 100 dans le cas d'un confort de roulement maximum.

Les données de profilométrie[35] indiquent que la qualité de roulement sur l'ensemble du réseau routier n'a pas varié de façon significative depuis 1981. A une exception près, les résultats des mesures dans chacune des classes de routes et pour l'ensemble du réseau n'ont pas varié de plus de quatre points de profilométrie sur toute la période observée.

La profilométrie moyenne de chacune des type de route s'est toujours maintenue au-dessus de sa norme, et la plupart du temps par plusieurs points, excepté dans le cas des autoroutes où leur profilométrie moyenne est passée à un point sous leur norme de 70 points de roulement moyen en 1988.

Sur le plan de la longueur du réseau conforme aux normes, chacune des classes comporte toujours entre 55 % et 65 % des routes qui rencontrent leur norme respective de profilométrie. Toutefois, cette proportion a tendance à fluctuer largement à l'intérieur de cet intervalle selon les années. En 1990, on peut noter que le pourcentage de routes principales et de routes régionales dont le roulement est supérieur à leur norme a augmenté à 67 %, taux qui n'avait pas été observé depuis 1981.

TABLEAU 15
PROFILOMÉTRIE MOYENNE ET
POURCENTAGE DU RÉSEAU ROUTIER CONFORME AUX NORMES DE PROFILOMÉTRIE

		1981	1985	1986	1987	1988	1989	1990
Autoroutes[37]	prof. moyenne	72	72	72	74	69	72	71
	% de km > 70 (norme)	60,9	57,2	58,5	62,0	54,6	59,3	57,9
Routes principales	prof. moyenne	64	63	66	65	61	65	65
	% de km > 60 (norme)	63,8	59,2	64,8	62,0	53,7	62,5	67,2
Routes régionales	prof. moyenne	59	57	60	60	58	60	61
	% de km > 55 (norme)	64,5	56,9	62,3	62,3	57,1	59,7	67,1
Profilométrie moyenne pour les trois classes de routes		63	62	65	65	61	64	64

Sources: Service des sols et chaussées, ministère des Transports du Québec.
Inventaire structural des routes, système 061, S-40.

FIGURE 30
PROFILOMÉTRIE MOYENNE
PAR CLASSE DE ROUTE

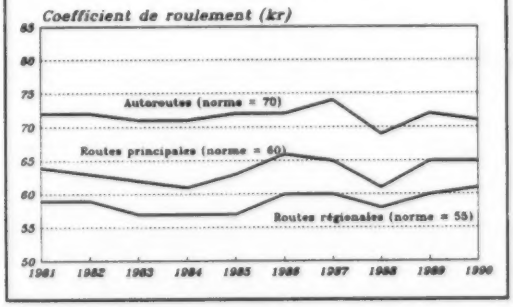


FIGURE 31
POURCENTAGE DU RÉSEAU ROUTIER CONFORME
AUX NORMES DE PROFILOMÉTRIE

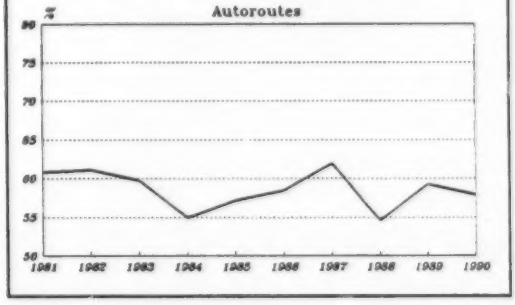


FIGURE 32
POURCENTAGE DU RÉSEAU ROUTIER CONFORME
AUX NORMES DE PROFILOMÉTRIE

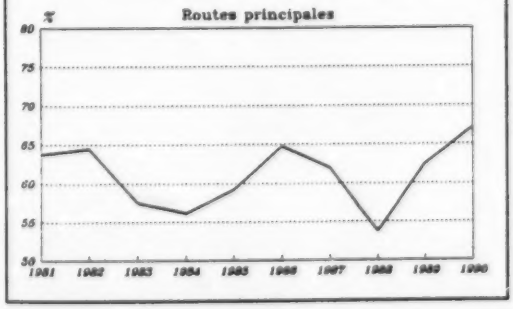
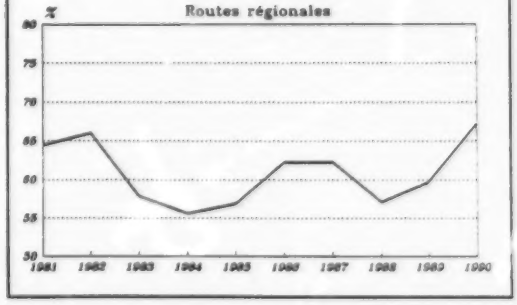


FIGURE 33
POURCENTAGE DU RÉSEAU ROUTIER CONFORME
AUX NORMES DE PROFILOMÉTRIE



2.10 SATISFACTION DES USAGERS DU RÉSEAU ROUTIER

Une enquête sur le degré de satisfaction des usagers du réseau routier a montré que dans l'ensemble, les usagers portent un jugement de plus en plus sévère sur l'état de la route, sur son degré d'entretien d'hiver et sur son degré de sécurité selon qu'ils circulent sur les autoroutes ou sur les routes municipales (par ordre décroissant de type de route).

Les usagers du réseau routier sont d'avis que l'état des autoroutes est tout juste bon, tandis que dans le cas de toutes les autres classes de route, ils pensent qu'à peu de chose près, leur état est moyen. On note que dans le cas des routes rurales et des routes gravelées, respectivement 31 % et 35 % ont répondu que l'état de ces routes est mauvais et très mauvais.

L'entretien d'hiver sur les autoroutes est considéré comme bon et très bon, tandis que sur les routes rurales, il est considéré comme moyen; toutefois, 24 % des usagers pensent que l'entretien d'hiver sur les routes rurales est mauvais et très mauvais. L'opinion des usagers à ce sujet pour les routes numérotées se situe à mi-chemin entre ces deux appréciations.

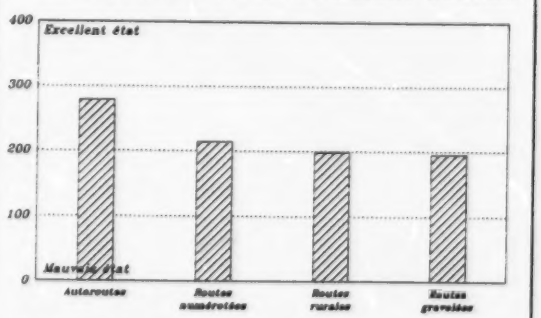
Quant à la sécurité sur les routes, les usagers considèrent majoritairement que les autoroutes sont sécuritaires (61 %) et très sécuritaires (13 %). Toutefois, ils jugent que les routes numérotées et les routes rurales sont de sécurité moyenne.

TABLEAU 16
SATISFACTION DES USAGERS DU RÉSEAU ROUTIER (1989)

ETAT DU RÉSEAU en %	très bon	bon	moyen	mauvais	très mauvais	POINTAGE *
Autoroutes	24	41	25	9	1	278
Routes numérotées	8	27	40	21	5	214
Routes rurales	9	19	41	23	8	198
Routes gravelées	9	22	34	25	10	195
ENTRETIEN DU RÉSEAU L'HIVER en %						
Autoroutes	28	54	15	2	1	306
Routes numérotées	12	46	34	7	1	261
Routes rurales	6	27	43	18	6	209
SÉCURITÉ en %	très sécuritaire	sécuritaire	neutre	dangereuse	très dangereuse	
Autoroutes	13	61	14	11	1	274
Routes numérotées	1	34	31	28	6	196
Routes rurales	1	26	33	32	8	180

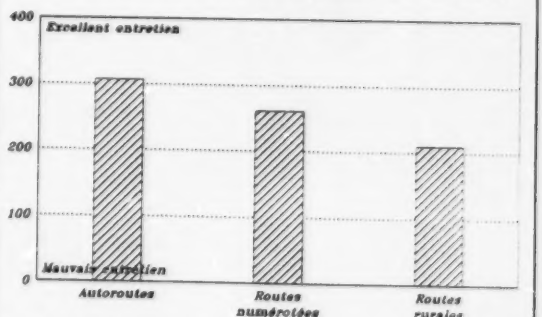
Sources: Sondage d'opinion pour évaluer la satisfaction des usagers du réseau routier, SEGMA (86) Inc. LAVALIN.

FIGURE 34
SATISFACTION DES USAGERS
PAR RAPPORT A L'ÉTAT DU RÉSEAU ROUTIER



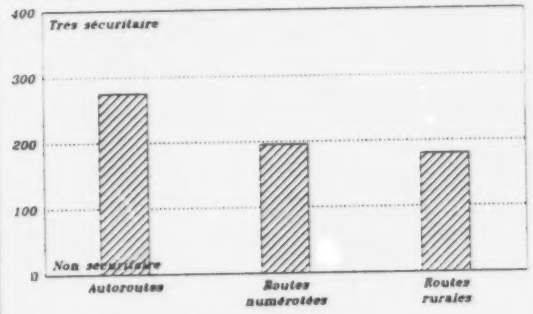
* Le pointage maximum possible est de 400.

FIGURE 35
SATISFACTION DES USAGERS
PAR RAPPORT A L'ENTRETIEN DU RÉSEAU



* Le pointage maximum possible est de 400.

FIGURE 36
SATISFACTION DES USAGERS
PAR RAPPORT A LA SÉCURITÉ DU RÉSEAU



* Le pointage maximum possible est de 400.

Notes

1. La catégorie "autres routes" comprend essentiellement les routes municipales à l'entretien du Ministère.

2. Les opérations du programme de construction comprennent: la préparation de projets, les activités d'expropriation, la construction des ouvrages, la surveillance des travaux de construction ainsi que l'administration du programme.

3. L'opération "préparation" de projets comprend les activités liées à l'identification des besoins particuliers d'intervention, aux études d'opportunité et aux études des différents modes d'intervention, ainsi qu'à la préparation des plans et devis.

4. Les dépenses des opérations "préparation de projets" et "surveillance des travaux" sont incluses dans les dépenses d'"administration et autres".

5. Les dépenses de l'opération "expropriation" comprennent les dépenses effectuées pour l'achat de terrains et de biens immobiliers. Les traitements et autres rémunérations ainsi que les dépenses de fonctionnement (communications, loyers, fournitures, etc.) reliées à ces opérations d'expropriation sont inclus dans les dépenses d'"administration et autres".

6. L'opération "construction" comprend essentiellement la réalisation des programmes de travaux de construction des ouvrages, effectuée en majorité à contrat.

7. Les dépenses de la catégorie "administration et autres" comprend, en plus des dépenses de gestion du programme, celles des opérations de préparation des projets (en régie et à contrat), de surveillance des travaux de construction, ainsi que les traitements et autres dépenses reliées aux opérations d'expropriation.

8. La "programmation initiale" comprend la somme des crédits autorisés pour la construction routière tels qu'approuvés par le Conseil du trésor (C.T. de programmation)

9. La "programmation finale" comprend la somme des crédits autorisés pour la construction routière tels qu'approuvés par le Conseil du trésor en fin d'année financière (au 31 mars).

10. Les "grands projets" sont des projets de construction routière de grande envergure dont les coûts dépassent généralement 2 M$ et qui demandent une préparation ainsi qu'une réalisation s'étalant sur plusieurs années.

11. Les dépenses de "parachèvement" concernent les dépenses des années subséquentes d'un projet qui est déjà commencé et qui s'étale sur plusieurs années.

12. Les dépenses de "nouvelles initiatives" concernent les dépenses de l'année courante d'un nouveau projet qui peut ou non s'étaler sur plusieurs années.

13. Les "projets régionaux" sont des projets de construction dont l'envergure est nettement plus restreinte et le caractère plus ponctuel et dont les coûts sont généralement inférieurs à 2 M$; leur préparation ne demande pas d'études élaborées et leur réalisation s'effectue généralement pendant le même exercice financier.

14. Les "travaux divers" comprennent les dépenses effectuées pour la caisse des passages à niveaux, pour les projets de drainage, de haltes routières, de plantation d'arbres, de feux lumineux, de super-signalisation, de postes de pesée ainsi que pour la restauration de carrières et sablières.

15. La "conservation des infrastructures" regroupe les catégories d'opérations qui visent à maintenir la qualité et la fonctionnalité du réseau routier; on y retrouve toutes les opérations d'entretien des chaussées et des structures.
Par ailleurs, l'"entretien régulier" réfère aux autres catégories d'opérations sur la chaussée qui ont un caractère plus répétitif ou saisonnier ou qui relève plutôt du contrôle et de la sécurité

(sans contribuer directement au maintien du réseau routier). Sont inclus dans ce regroupement, le déneigement et le déglaçage des routes en hiver ainsi que les différentes opérations liées à la signalisation.

16. L'opération "couches d'usure" (act. 1101) consiste à corriger le revêtement existant et à étendre une couche de béton bitumineux sur une longueur continue.

17. La catégorie "entretien de chaussée" (act. 1xxx) réfère aux opérations de réhabilitation effectuées sur la chaussée et sur les accotements et comprend principalement le rapiéçage de la chaussée, le scellement des fissures, le planage, le rechargement ainsi que les opérations sur le système de drainage et sur les éléments de protection et de sécurité. Elle n'inclut cependant pas l'opération de pose de couches d'usure qui est mesurée de façon séparée.

18. La catégorie "entretien des structures" (act. 2xxx) comprend toutes les opérations sur les structures tant en régie qu'à contrat, et principalement les opérations de réparation de la structure et du tablier des pont et viaducs, des murs en pierre, en béton ou en bois ainsi que des ponceaux et tuyaux.

19. La catégorie "entretien des équipements" de signalisation (act. 3xxx) comprend principalement la fabrication, l'installation et l'entretien des éléments de signalisation sur les routes, ainsi que le marquage des routes.

20. La catégorie "entretien d'hiver" (act. 4xxx) comprend principalement les opérations de déneigement et de déglaçage du réseau routier effectuées autant à contrat qu'en régie, la fourniture de fondants et d'abrasifs pour ces opérations, ainsi que les subventions aux municipalités pour l'entretien d'hiver.

21. La catégorie "activité de soutien" (act. 5xxx) comprend les opérations d'entretien des immeubles et des ateliers utilisés par le ministère pour l'exploitation de ses services. Une somme de 25 M$ a été imputée à cette catégorie pour les années 1981-1982, 1985-1986 et 1986-1987 pour compenser le paiement de loyers à la SIQ effectué depuis 1985-1986 pour les immeubles utilisés par le Ministère.

22. La catégorie "soutien en matériel" (act. 6xxx) comprend les dépenses effectuées pour l'acquisition, le remplacement, la réparation et l'opération des équipements mobiles du Ministère.

23. La catégorie "administration et autres" comprend l'ensemble des opérations qui ne sont pas comptabilisées dans le système 023. Sont incluses dans cette catégorie principalement les dépenses de gestion du programme.

24. Les coûts unitaires moyens des opérations du programme de conservation sont calculés en établissant le ratio des dépenses totales effectuées par le nombre d'unités exécutées (km de revêtement, tonnes de rechargement, etc.).

25. La mesure de la longueur du réseau est pondérée pour tenir compte du nombre de voies de chacune des routes. Elle est exprimée en km de route à deux voies.

26. Les véhicules de promenade comprennent les automobiles , les camions légers, les motocyclettes et les vélomoteurs.

27. Les remorques sont exclues de cette compilation. Les motoneiges et les autres véhicules qui sont généralement utilisés en dehors du réseau routier ne sont pas compris dans cette compilation.

28. La croissance de la circulation sur le réseau routier a été estimée à partir des données des stations permanentes de comptage du Ministère.

29. Accidents avec blessures nécessitant l'hospitalisation d'au moins une victime.

30. Le parc automobile utilisé dans ce ratio comprend tous les véhicules utilisés sur le réseau routier à l'exception de remorques.

31. Ces données sont tirées d'un programme-pilote de mesures de l'état du réseau routier qui a été appliqué à 2 régions pour l'année 1989. Ce programme de mesures devrait être étendu à l'ensemble des autres régions pour 1990. Ces mesures vérifient la conformité des différents aspects du réseau routier avec les normes établies pour leur entretien. Elle est basée sur un échantillon représentatif de 50 km de routes par district.

32. Les "éléments de chaussée" comprennent principalement la profilométrie, le rebondissement, le profil transversal, l'orniérage, la fissuration ainsi que la pente transversale et l'affaissement des accotements.

Les "éléments de drainage" comprennent principalement l'obstruction des fossés,l'obstruction et les bris des conduites et ponceaux.

Les "éléments de sécurité" comprennent principalement la présence, l'alignement et le bris des glissières de sécurité.

Les "éléments d'abord de route" comprennent principalement la hauteur des broussailles ainsi que la géométrie et le drainage des entrées privées.

33. Ces données sont basées sur les résultats des deux régions observées en 1989.

34. Le niveau de service est une mesure qualitative décrivant les conditions de circulation sur une route telles que perçues par l'usager. Cette mesure tient compte de l'effet d'un grand nombre de facteurs qui conditionnent la circulation d'un véhicule sur une route tels que le nombre des autres véhicules qui y circulent, la vitesse et le temps de parcours, les caractéristiques physiques de la route (nombre de voies, largeur, présence d'un accotement, profil, etc.), les interruptions de circulation, la liberté de manoeuvre, la sécurité, le confort et la commodité de conduite.

Cette mesure s'exprime par des niveaux moyens de service qui prennent en considération l'ensemble de ces facteurs et qui varient de A à F. Le niveau A représente des conditions de circulation optimales où les usagers ne sont aucunement affectés par la présence d'autres usagers. Au niveau C, la circulation s'effectue encore de façon stable mais les manoeuvres des usagers deviennent affectées de façon significative par la présence des autres usagers. Le niveau D représente un flot de circulation de grande densité mais stable, où la vitesse et la liberté de manoeuvre sont limitées de façon importante, tandis que le niveau E indique des conditions de circulation qui sont très près de la capacité maximum de la route. Enfin, le niveau F est utilisé pour décrire une congestion importante où des queues importantes de véhicules se forment et où les arrêts et départs sont constants.

35. Seules les routes rurales ont été évaluées ici quant à leur niveau de service compte tenu de la complexité de l'application de ce concept aux routes urbaines et des difficultés liées à l'obtention des données de circulation dans ces cas.

36. Les mesures de niveau de service n'ont été estimées en 1990 que pour la partie EST du Québec qui correspond à environ la moitié du réseau routier sous la responsabilité du Ministère.

37. La profilométrie moyenne est calculée en utilisant la dernière donnée disponible pour chacune des sous-sections de route du réseau. En général, cette donnée ne date jamais de plus de 2 ans, compte tenu que les programmes de prise de mesure couvrent plus la moitié du réseau routier chaque année.

38. Le "pointage" exprime les résultats de l'ensemble des catégories de réponses possibles pour chaque question. Cet indice varie de 0 pour un résultat où toutes les réponses seraient cochées "très mauvais" à 400 pour un résultat où toutes les réponses indiqueraient "très bon". Un pointage de 200 correspond à une situation où toutes les répondants cochent "moyen".

3. PROGRAMME DE TRANSPORT EN COMMUN URBAIN

3. PROGRAMME DE TRANSPORT EN COMMUN URBAIN

3.1 PRÉSENTATION DU PROGRAMME

■ Organismes publics de transport (OPT)

Les services de transport en commun dispensés par les organismes publics de transport sont, depuis plusieurs années et sous diverses formes, subventionnés par le gouvernement du Québec. Déjà au début des années soixante-dix, certains organismes publics de transport (OPT) ont reçu des subventions du ministère des Affaires municipales pour leur permettre d'éponger leurs déficits. En 1973, le ministère des Transports du Québec (MTQ) a introduit un programme structuré de subvention à l'achat d'autobus. Pour la période de 1976 à 1980, le Ministère ajoute à la subvention à l'achat d'autobus une subvention aux déficits d'exploitation et une subvention au service de la dette du métro. En 1980, pour assurer la mobilité de la population en privilégiant le transport en commun et en favorisant le maintien et le développement de réseaux et de services efficaces, le Ministère augmente les pourcentages de subventions à l'achat d'autobus et au service de la dette du métro et ajoute des subventions à certaines catégories d'immobilisations comme la construction de garages, terminus et abribus[1]. De plus, après une période de reconstruction et de rattrapage dans les services de transport en commun, le Ministère oriente ensuite son action vers une politique de financement qui favorise la mobilité de la population. Pour ce faire, il remplace la subvention au déficit par des subventions à l'exploitation (fonctionnement et laissez-passer) basées sur les revenus générés par les services réguliers de transport en commun[2]. Par la suite, en 1984, pour les organismes de la région de Montréal, et en 1985 pour les autres commissions et corporations de transport, le Ministère introduit un mécanisme de plafonnement destiné à assurer un équilibre entre les contributions municipales et gouvernementales.[3]

Depuis 1988, les subventions basées sur les revenus ont été remplacées par une enveloppe fermée propre à chaque organisme public de transport et indexée annuellement en fonction de l'IPC[4]. Par ailleurs, le Ministère a aussi introduit la notion de subvention à la productivité.[5]

Ces dernières modifications au programme d'aide avaient comme objectifs de favoriser une meilleure gestion et une augmentation de la productivité, et de permettre au gouvernement de contrôler l'évolution de sa contribution en déterminant en début d'année le montant de subvention à verser à chaque organisme public de transport.

Les subventions du Ministère ont d'abord été versées aux cinq commissions et sociétés de transport suivantes: la Société de transport de la communauté urbaine de Montréal (STCUM), la Société de transport de la Rive-Sud de Montréal (STRSM), la Société de transport de la ville de Laval (STL), la Commission de transport de la communauté urbaine de Québec (CTCUQ) et la Commission de transport de la communauté régionale de l'Outaouais (CTCRO). Au milieu des années soixante-dix, suite à leur création, quatre corporations de transport sont devenues graduellement admissibles au programme d'aide. Il s'agit de la Corporation métropolitaine de transport de Sherbrooke (CMTS), la Corporation intermunicipale de transport de la Rive-Sud de Québec (CITRSQ), la Corporation intermunicipale de transport des Forges (CITF), la Corporation intermunicipale de transport du Saguenay (CITS).

La Direction des programmes d'aide en transport terrestre des personnes administre le programme d'aide au transport en commun. En 1988, le Ministère versait 422,2 M$ en subventions aux OPT, dont près de 112 M$ à la STCUM en service de dette du métro.

Organismes municipaux et intermunicipaux de transport (OMIT)

En 1983, le gouvernement adoptait une loi sur l'extension du programme d'aide au transport en commun pour les municipalités de la grande région de Montréal en leur permettant de créer les Conseils intermunicipaux de transport (CIT) qui ont la responsabilité d'organiser le transport en commun sur leur territoire. En 1984, le gouvernement élargissait le programme destiné aux CIT pour y inclure les municipalités ou MRC et les regroupements de municipalités qui organisent le transport en commun à l'extérieur de la région de Montréal. Ces catégories d'organismes ont été regroupées sous la dénomination d'organismes municipaux et intermunicipaux de transport (OMIT).

Le programme d'aide aux OMIT comporte deux volets, soit des subventions à l'exploitation basées sur les revenus du service régulier[6] et des subventions aux immobilisations.[7] Les 28 OMIT admissibles aux subventions ont reçu, en 1989, 7,8 M$ du MTQ.

3.2 ÉVOLUTION DES DÉPENSES ET DES CONTRIBUTIONS DANS LES OPT

De 1985 à 1989, les dépenses totales en transport en commun ont connu une légère hausse de 4,8 % passant de 817,2 M$ à 986,9 M$.[8] En 1989, les dépenses de la STCUM représentent 74 % des dépenses totales, les commissions et sociétés 23 % et les corporations à peine 3%. La STCUM reçoit 322,8 M$ en subventions gouvernementales soit plus de 75% des subventions totales versées aux OPT en 1989. Le service de la dette du métro accapare à lui seul plus de 27 % de ce montant. Toutefois, le service de la dette du métro n'a augmenté que de 0,7 % en moyenne par année depuis 1985. La contribution municipale au métro a de plus diminué de 3,7 % durant la même période.

Si on exclut le service de la dette du métro à la STCUM, les dépenses totales des OPT sont de 832,9 M$ en 1989. Ces dépenses ont augmenté de 6,0 % en moyenne par année. En dollars constants, cette augmentation n'a cependant été que de 1,5 %. Les corporations de transport ont connu le taux de croissance annuel moyen des dépenses le plus élevé durant cette période, soit de 8,2 % comparativement à 6,7 % dans les commissions et 5,6 % à la STCUM.

Par ailleurs, entre 1985 et 1989 toutes les catégories de revenus ont subi des augmentations durant la période. Les subventions gouvernementales ont progressé le plus rapidement. Elles sont passées de 234,9 M$ à 310,2 M$ pour une variation de 7,2%. Le taux de croissance des subventions gouvernementales a été plus élevé dans les corporations (9,2 %) de transport qu'à la STCUM (7,3 %) et dans les commissions (6,7 %).

Les contributions municipales ont crû de 6,8 % en moyenne par année pour atteindre 201,3 M$ en 1989. Pour les corporations et commissions de transport, la hausse des contributions municipales a été très élevée soit autour de 14 % en moyenne par année. À la STCUM, cette augmentation n'a été que de 3,5 % durant la même période.

Les revenus autonomes ont augmenté autour de 5 % en moyenne par année dans les corporations et à la STCUM. Pour les commissions et sociétés cette hausse n'a été que de 1,7 %.

TABLEAU 1a
ÉVOLUTION DU FINANCEMENT DU TRANSPORT EN COMMUN URBAIN DANS LES CORPORATIONS, LES COMMISSIONS ET SOCIÉTÉS DE TRANSPORT ENTRE 1985 ET 1989, EN 000$

	1985	1986[1]	1987[1]	1988	1989[1]	VARIATION 89-85
CORPORATIONS DE TRANSPORT						
Revenus autonomes	11 124	12 031	12 454	13 228	13 597	5,1%
Subventions du MTQ	11 974	13 086	14 421	16 059	17 016	9,2%
Contributions municipales	3 124	4 215	4 438	5 378	5 368	14,5%
TOTAL	26 222	29 332	31 313	34 665	35 981	8,2%
COMMISSIONS ET SOCIÉTÉS DE TRANSPORT (Excluant la STCUM)						
Revenus autonomes	70 293	70 504	73 408	75 420	75 268	1,7%
Subventions du MTQ	63 628	71 942	73 945	76 558	82 347	6,7%
Contributions municipales	40 472	48 909	53 342	58 164	68 270	14,0%
TOTAL	174 393	191 355	200 695	210 142	225 885	6,7%
TOTAL DES ORGANISMES PUBLICS DE TRANSPORT (Excluant la STCUM)						
Revenus autonomes	81 417	82 535	85 862	88 648	88 865	2,2%
Subventions du MTQ	75 602	85 028	88 366	92 617	99 363	7,1%
Contributions municipales	43 596	53 124	57 780	63 542	73 638	14,0%
DÉPENSES TOTALES	200 615	220 687	232 006	244 807	261 865	6,9%
$ Constants	200 615	210 397	211 665	215 007	220 221	2,4%

SOURCE: Ministère des Transports, Direction générale du transport terrestre des personnes et des marchandises, Service du développement des politiques, Compilation spéciale tirée des: "Rapports annuels des OPT entre 1985 et 1989".

FIGURE 1
ÉVOLUTION DE LA CONTRIBUTION DES PARTENAIRES DANS LES OPT ENTRE 85 ET 89

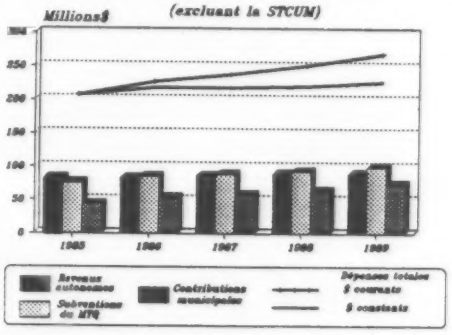
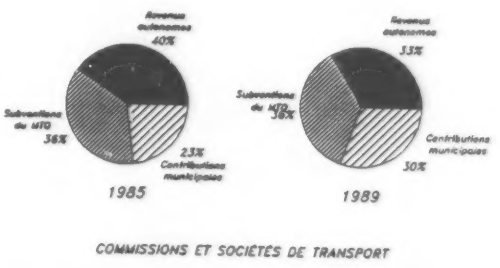


FIGURE 2
CONTRIBUTION DES PARTENAIRES AU FINANCEMENT DU TRANSPORT EN COMMUN



COMMISSIONS ET SOCIÉTÉS DE TRANSPORT

1. Conflits de travail (Voir le détail à la note 8 à la fin de la section).

Les contributions relatives des différents partenaires au financement du transport en commun varient beaucoup selon les organismes de transport. En 1989, les subventions gouvernementales représentent respectivement 36 et 37 % des revenus des commissions et sociétés et de la STCUM et 47 % de ceux des corporations. Les contributions municipales, quant à elles, financent 30 % des dépenses des commissions et sociétés, 22 % de celles de la STCUM et seulement 15 % pour les corporations. Finalement, les revenus autonomes des commissions sont autour de 33 % en 1989, ceux de la STCUM 38 % et les corporations 38 %.

Entre 1985 et 1988, la contribution relative des partenaires s'est modifiée. Ainsi, à l'exception de la STCUM où la part relative des revenus autonomes est demeurée assez stable durant la période (au-dessus de 40 %), les corporations et les commissions ont connu des diminutions de la contribution relative des usagers.

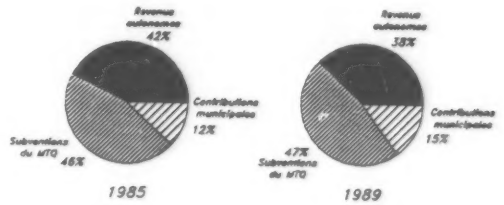
Par ailleurs, pour tous les OPT, les parts relatives des contributions municipales ont augmenté légèrement durant la période. Finalement, la part relative des subventions gouvernementales s'est maintenue dans les commissions et sociétés et a augmenté légèrement dans les corporations et à la STCUM.

TABLEAU 1b
ÉVOLUTION DU FINANCEMENT DU TRANSPORT EN COMMUN À LA STCUM ET DANS LES OPT DU QUÉBEC ENTRE 1985 ET 1989, EN 000$

	1985	1986[1]	1987[1]	1988	1989[1]	VARIATION 89-85
STCUM						
Revenus autonomes	188 534	211 272	204 710	225 311	232 570	5,4%
Subventions du MTQ						
fonctionnement et immobilisations	159 246	156 683	168 586	184 482	210 801	7,3%
métro (CUM)	108 818	113 200	112 691	112 962	112 013	0,7%
TOTAL	268 064	269 883	281 277	297 444	322 814	4,8%
Contributions municipales						
fonctionnement et immobilisations	111 172	95 150	113 822	117 209	127 620	3,5%
métro (CUM)	48 834	45 741	41 193	39 734	42 038	-3,7%
TOTAL	160 006	140 891	155 015	156 943	169 658	1,5%
TOTAL DES DÉPENSES (Excluant le métro)	458 952	463 105	487 118	527 002	570 991	5,6%
TOTAL DES DÉPENSES (Incluant le métro)	616 604	622 046	641 002	679 698	725 042	4,1%
ORGANISMES PUBLICS DE TRANSPORT (Incluant la STCUM)						
Revenus autonomes	269 951	293 807	290 572	313 959	321 435	4,5%
Subventions du MTQ	234 848	241 711	256 952	277 099	310 164	7,2%
Contributions municipales	154 768	148 274	171 602	180 751	201 258	6,8%
TOTAL (Excluant le métro)	659 567	683 792	719 126	771 809	832 857	6,0%
$ Constants	659 567	651 913	656 077	677 858	700 410	1,5%
TOTAL (Incluant le métro)	817 219	842 733	873 010	924 505	986 908	4,8%
$ Constants	817 219	803 445	796 469	811 966	829 962	0,4%

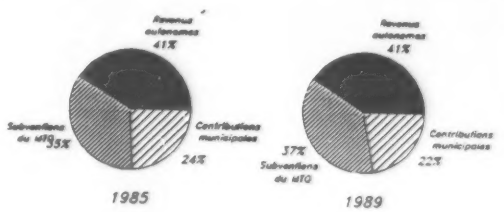
SOURCE: Ministère des Transports, Direction générale du transport terrestre des personnes et des marchandises, Service du développement des politiques, Compilation spéciale tirée des: "Rapports annuels des OPT entre 1985 et 1989".

FIGURE 3
CONTRIBUTION DES PARTENAIRES AU FINANCEMENT DU TRANSPORT EN COMMUN



CORPORATIONS DE TRANSPORT

FIGURE 4
CONTRIBUTION DES PARTENAIRES AU FINANCEMENT DU TRANSPORT EN COMMUN



STCUM (excluant le métro)

1. Conflits de travail (Voir le détail à la note 8 à la fin de la section).

Subventions par catégorie

Pour l'ensemble des OPT, les subventions à l'exploitation sont passées de 186,3 M$ en 1985 à 240,1 M$ en 1989, soit une progression annuelle moyenne de 6,5 %. Les subventions aux immobilisations (excluant le métro) ont augmenté de 7,5 % durant la période pour atteindre 49,7 M$. Les subventions au transport adapté ont augmenté de 19,6 % entre 1985 et 1989. Finalement la catégorie "autres" (ex: subventions pour études, remboursement de taxes sur le carburant,...) a crû de 7,7 % durant la période et s'est maintenue, comme en 1987, au-dessus de 5 M$.

Entre 1985 et 1989, les corporations de transport ont connu des augmentations importantes des subventions aux immobilisations. En effet, ces subventions qui étaient de seulement 2 M$ en 1985 ont augmenté de 49,5 % en moyenne par année et atteignent maintenant près de 6 M$ en 1989. Les subventions aux immobilisations (autobus et garages) ont augmenté de 3,7 % dans les commissions et 5,9 % à la STCUM durant la même période.

Notons que la catégorie "Adapté et autres subventions" a diminué de près de 21 % en moyenne par année dans les corporations de transport entre 1984 et 1989. Pour les commissions et sociétés, par contre, et à la STCUM cette catégorie augmentait de 12,7 % et 29 %.

Si on exclut la STCUM, les subventions à l'exploitation représente 68 % des subventions totales des OPT, les subventions aux immobilisations et autres subventions chacune 16 %. Toutefois pour la STCUM, les subventions à l'exploitation comptent pour seulement 44 % des subventions totales. Les subventions aux autobus et garages 8 % et les autres subventions 13 % du total. Finalement, le service de la dette du métro compte pour plus de 35 % des subventions versées à la STCUM.

TABLEAU 2
RÉPARTITION DES SUBVENTIONS PAR CATÉGORIE
DANS LES OPT DE 1985 À 1989, EN 000$

	1985	1986[1]	1987[1]	1988	1989[1]	VARIATION 89-85
CORPORATIONS DE TRANSPORT						
Exploitation	6 986	7 885	8 425	9 140	9 553	8,1%
Immobilisation	1 197	4 353	4 967	5 585	5 976	49,5%
Adapté et autres	3 791	852	1 029	1 334	1 487	-20,9%
TOTAL	11 974	13 090	14 421	16 059	17 016	9,2%
COMMISSIONS DE TRANSPORT						
Exploitation	45 859	53 942	54 457	56 244	61 091	7,4%
Immobilisation	16 158	16 590	17 821	17 978	18 655	3,7%
Adapté et autres	1 610	1 411	1 665	2 336	2 601	12,7%
TOTAL	63 627	71 943	73 943	76 558	82 347	6,7%
STCUM						
Exploitation	133 494	131 634	140 350	149 656	169 486	6,1%
Immobilisations						
Autobus et garages	19 882	18 482	20 582	20 535	25 051	5,9%
Métro	108 818	113 200	112 691	112 962	112 013	0,7%
Adapté et autres	5 870	6 567	7 654	14 291	16 264	29,0%
TOTAL	268 064	269 883	281 277	297 444	322 814	4,8%
TOTAL DES OPT (Excluant le métro)						
Exploitation	186 339	193 461	203 232	215 040	240 130	6,5%
Immobilisations	37 237	39 425	43 370	44 098	49 682	7,5%
adapté	7 376	8 222	10 095	12 543	15 103	19,6%
Autres	3 895	608	253	5 418	5 249	7,7%
TOTAL	234 847	241 716	256 950	277 099	310 164	7,2%

SOURCE: Ministère des Transports, Direction générale du transport terrestre des personnes et des marchandises, Service du développement des politiques, Compilation spéciale tirée des: "Rapports annuels des OPT entre 1985 et 1989".

FIGURE 5
ÉVOLUTION DES SUBVENTIONS DANS LES OPT PAR CATÉGORIE (excluant le métro)

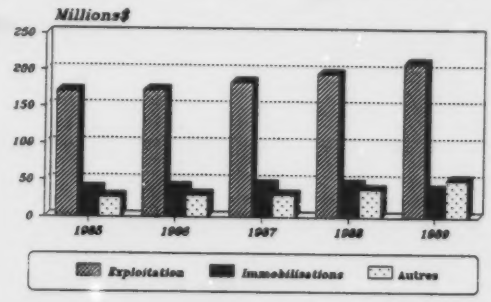
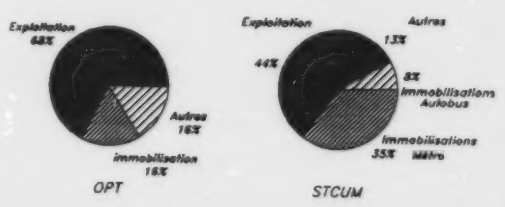


FIGURE 6
RÉPARTITION DES SUBVENTIONS PAR CATÉGORIE



1. Conflits de travail (Voir le détail à la note 8 à la fin de la section).

3.3 DEMANDE DE SERVICE ET TARIFICATION DANS LES OPT

Évolution de l'achalandage

Pour la période, l'achalandage total des organismes publics de transport est resté assez stable (+0,9 %) et est passé de 493,8 M de passagers en 1985 à 512 M en 1989. Toutefois, les corporations de transport et les commissions et sociétés ont affiché des baisses respectives de leur achalandage de 1,3 % et de 0,2 % en moyenne par année entre 1985 et 1989.

Seules la STCUM et la STRSM ont connu des augmentations de leur achalandage durant la période, soit de 1,3 % et de 5,5 %. Retenons, que l'augmentation de l'achalandage à la STRSM aurait pu être encore plus marquée si une grève de plus de 6 mois n'avait affecté le service en 1989. Le développement résidentiel important de la Rive-Sud de Montréal qui a entraîné une augmentation des déplacements interrives, et accru les problèmes d'engorgement, peuvent sans doute expliquer en bonne partie de l'augmentation de l'utilisation du transport en commun à la STRSM.[9] Toutefois, pour ces 2 organismes on dénote une baisse assez marquée de l'achalandage depuis 1988.

Après des hausses importantes en 1986 et 1987, la CMTS a connu une diminution de l'achalandage pour les années 1988 et 1989 de sorte que son achalandage est maintenant retourné au niveau de 1985 (+0,2 %). Les autres OPT montrent des baisses constantes de leur achalandage depuis 1985. Ces baisses sont assez significatives à la CITF (-4,6 %) et la STL (-3,5 %), ou légères à la CITS (-1,3 %), la CITRSQ (-1,6 %), la CTCUQ (-1,2 %) et la CTCRO (-1,1 %).

Ces statistiques inquiétantes de l'évolution de l'achalandage laissent présager des jours difficiles pour le transport en commun. Des facteurs tels, l'étalement urbain, la croissance économique et la recherche du confort ont sûrement motivé une utilisation plus importante de l'automobile. Les politiques non-intégrées des différents paliers de gouvernement favorisant dans certains cas l'utilisation du transport en commun et dans d'autres l'automobile ont aussi une influence sur l'évolution de l'achalandage. Ainsi, l'avenir du transport en commun dépend d'une meilleure intégration des politiques des gouvernements et des stratégies de marketing des OPT.

TABLEAU 3
ÉVOLUTION DE L'ACHALANDAGE DANS LES ORGANISMES PUBLICS DE TRANSPORT DU QUÉBEC ENTRE 1985 ET 1989, EN 000'

	1985	1986[1]	1987[1]	1988	1989[1]	VARIATION 89-85
CORPORATIONS DE TRANSPORT						
CITS	4 077	3 989	3 787	3 769	3 874	-1,3%
CITF	3 500	3 318	3 240	3 013	2 900	-4,6%
CMTS	7 471	9 375	8 811	7 991	7 525	0,2%
CITRSQ	1 885	1 952	1 817	1 837	1 764	-1,6%
TOTAL	16 933	18 634	17 655	16 610	16 063	-1,3%
COMMISSIONS ET SOCIÉTÉS DE TRANSPORT						
CTCUQ	43 610	42 400	41 480	41 564	41 527	-1,2%
STL	21 598	20 239	19 486	19 156	18 597	-3,7%
CTCRO	12 605	11 959	11 954	11 979	12 055	-1,1%
STRSM	20 796	28 283	31 490	33 637	25 717	5,5%
TOTAL(Sauf STCUM)	98 609	102 881	104 410	106 336	97 896	-0,2%
STCUM	378 242	395 929	381 039	402 657	398 003	1,3%
TOTAL OPT	493 784	517 444	503 104	525 603	511 962	0,9%

SOURCE: Ministère des Transports, Direction générale du transport terrestre des personnes et des marchandises, Service du développement des politiques, Compilation spéciale tirée des: "Rapports annuels des OPT entre 1985 et 1989".

FIGURE 7
ÉVOLUTION DE L'ACHALANDAGE DANS LES CORPORATIONS DE TRANSPORT ENTRE 85 ET 89

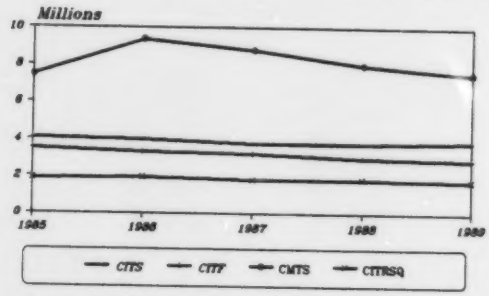
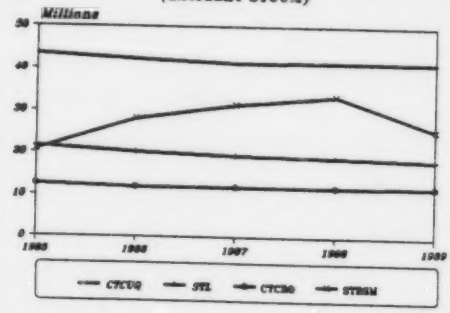


FIGURE 8
ÉVOLUTION DE L'ACHALANDAGE DANS LES COMMISSIONS ET SOCIÉTÉS DE TRANSPORT ENTRE 1985 ET 1989
(Excluant STCUM)



1. Conflits de travail (Voir le détail dans la note 8 à la fin de la section).

Utilisation des titres de transport

Le laissez-passer est en 1989 le titre de transport le plus utilisé, car plus de 70 % des usagers y ont recours. À la STCUM, près de 73 % de la clientèle utilise ce titre de transport. Dans les corporations et les commissions le laissez-passer obtient aussi la faveur de plus de 63 % de la clientèle. Le paiement en espèces et les billets et autres titres ne sont utilisés que par 18 % et 10 % des usagers. Toutefois, dans les corporations, le paiement en espèces représente encore près de 30 % des paiements totaux alors que les billets n'ont la faveur que de 3 % de la clientèle. Il faut cependant préciser que 2 des 4 corporations de transport n'offrent pas à leurs usagers ce dernier type de paiement.

Comparativement à 1983, on remarque une forte augmentation de l'utilisation du laissez-passer tant à la STCUM que dans les commissions et sociétés et dans les corporations. En proportion, sa popularité est passée de 52,6 % en 1983 à 70,4 % en 1989. Compte tenu que le Ministère favorisait le laissez-passer en subventionnant de façon spécifique son utilisation, les OPT ont été amenés à offrir de plus en plus le laissez-passer à leurs usagers et à en privilégier l'utilisation en accordant des réductions assez importantes. Toutefois, même si depuis 1988 le Ministère est plus neutre quant au choix du titre puisqu'il attribue une enveloppe fermée à chaque organisme, il semble que l'utilisation répandue et bien ancrée du laissez-passer dans les habitudes des usagers peut en garantir l'existence de ce titre dans l'avenir. Le laissez-passer est en effet un titre bien apprécié par les usagers. Il restera un titre privilégié, surtout dans les déplacements domicile-travail ou étude, tant que la réduction consentie par les OPT reste à l'avantage de son utilisateur.

TABLEAU 4
ACHALANDAGE (EN 000') ET PROPORTION PAR TITRE DE TRANSPORT EN 1989
PROPORTION DE LAISSEZ-PASSER EN 1983

	NOMBRE 1989	PROPORTION 1989	PROPORTION 1983
CORPORATIONS DE TRANSPORT			
Espèces	4 694	28,7%	
Billets	482	2,9%	
Laissez-passer	10 474	64,0%	48,5%
Autres	725	4,4%	
TOTAL	16 375	100,0%	
STCUM			
Espèces	67 794	17,3%	
Billets	39 126	10,0%	
Laissez-passer	283 937	72,6%	55,1%
TOTAL	390 857	100,0%	

	NOMBRE 1989	PROPORTION 1989	PROPORTION 1983
COMMISSIONS ET SOCIÉTÉS DE TRANSPORT			
Espèces	17 867	18,3%	
Billets	12 741	13,0%	
Laissez-passer	61 301	62,6%	43,1%
Autres	5 987	6,1%	
TOTAL	97 896	100,0%	
TOTAL DES OPT			
Espèces	90 355	17,9%	
Billets	52 349	10,4%	
Laisser-passer	355 712	70,4%	52,6%
Autres	6 712	1,3%	
TOTAL	505 128	100,0%	

SOURCES: "Rapports annuels d'exploitation des OPT... en 1989". Ministère des Transports, Direction générale du transport terrestre des personnes et des marchandises, Service des études "Le financement du transport en commun urbain au Québec et la politique d'aide gouvernementale", 1983, page 152.

FIGURE 9
RÉPARTITION DE L'ACHALANDAGE PAR TITRE DE TRANSPORT DANS LES OPT EN 1989

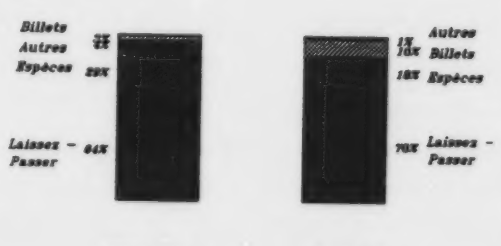
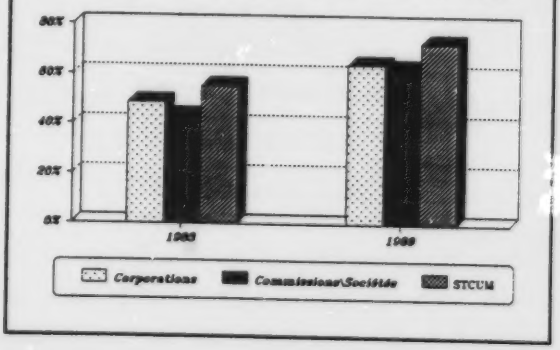


FIGURE 10
POURCENTAGE D'UTILISATION DES LAISSEZ-PASSER DANS LES OPT EN 1983 ET 1989



Revenus provenant des usagers et tarification

En dollars courants, les OPT ont connu une augmentation de 4,1 % par année des revenus provenant des usagers entre 1985 et 1989. En dollars constants, les revenus sont restés assez stables puisqu'on affiche une diminution de seulement 0,4 % de ces revenus. La stabilité de l'achalandage (+0,9 %) et la légère diminution (-1,3 %) des tarifs moyens ($ constants) ont su maintenir les revenus provenant des usagers au niveau de 1985.

Seules les corporations présentent une légère hausse des revenus provenant des usagers en $ constants (+1,0 %). À la STCUM et dans les commissions et sociétés, il y a eu une baisse respective de ces revenus de 0,1 % et 1,6 %.

Au total pour les OPT, le tarif unitaire[10] est passé de 0,94 $ en 1985 à 1,26 $ en 1989. En dollars constants de 1985, ce tarif est de seulement 1,06 $ en 1989. En 1985, les corporations et la STCUM avaient les tarifs unitaires les plus bas, soit 0,83 $ et 0,85 $. Les commissions exigeaient déjà à leur clientèle plus de 0,94 $ pour le même titre. Encore en 1988, ce sont les commissions qui affichent le tarif unitaire le plus élevé, soit 1,43 $. Viennent ensuite les corporations, avec un tarif de 1,30 $, et finalement la STCUM qui demande seulement 1,05 $ à sa clientèle adulte.

Comment justifier des écarts de tarifs aussi élevés entre les organismes de transport? La détermination des tarifs est bien sûr fonction de l'offre et de la demande de service. À la STCUM, les économies d'échelle font en sorte que le transport d'un usager supplémentaire coûte à la marge moins cher que dans les autres OPT et peuvent ainsi justifier des tarifs moins élevés dans cet organisme. Cependant, compte tenu que les OPT opèrent à déficit et que les subventions du Ministère sont plus élevées à la STCUM que dans les autres organismes, on peut se questionner sur l'à-propos de maintenir des tarifs si bas. Avant de fixer un tarif, il conviendrait de déterminer quelle augmentation peut être acceptée par les usagers sans pour autant occasionner de baisse significative de l'achalandage.

TABLEAU 5
ÉVOLUTION DES REVENUS PROVENANTS DES USAGERS ('000$), DES TARIFS MOYENS ET DU TARIF UNITAIRE ADULTE DANS LES OPT ENTRE 1985 ET 1989

	1985	1986[1]	1987[1]	1988	1989[1]	VARIATION 89-85
CORPORATIONS DE TRANSPORT						
Revenus usagers	9 189	10 091	10 346	10 753	11 376	5,5%
$ constants	9 189	9 621	9 439	9 444	9 567	1,0%
Tarifs moyens	0,54	0,54	0,59	0,65	0,71	6,9%
$ constants	0,54	0,52	0,53	0,57	0,60	2,4%
Tarifs unitaires	0,88				1,30	10,2%
$ constants	0,88				1,09	5,6%
COMMISSIONS ET SOCIÉTÉS DE TRANSPORT						
Revenus usagers	55 082	55 701	58 506	59 770	61 476	2,8%
$ constants	55 082	53 104	53 377	52 494	51 700	-1,6%
Tarifs moyens	0,56	0,54	0,56	0,56	0,63	3,0%
$ constants	0,56	0,52	0,51	0,49	0,53	-1,4%
Tarifs unitaires	1,05				1,43	8,0%
$ constants	1,05				1,20	3,5%
STCUM						
Revenus usagers	176 518	197 099	188 222	205 219	209 442	4,4%
$ constants	176 518	187 910	171 720	180 238	176 135	-0,1%
Tarifs moyens	0,47	0,50	0,49	0,51	0,53	3,0%
$ constants	0,47	0,47	0,45	0,45	0,44	-1,3%
Tarifs unitaires	0,90				1,05	3,9%
$ constants	0,90				0,88	-0,5%
TOTAL DES OPT						
Revenus usagers	240 789	262 891	257 074	275 742	282 294	4,1%
$ constants	240 789	250 635	234 535	242 176	237 401	-0,4%
Tarifs moyens	0,49	0,51	0,51	0,52	0,55	3,1%
$ constants	0,49	0,48	0,47	0,46	0,46	-1,3%
Tarifs unitaires	0,94				1,26	7,6%
$ constants	0,94				1,06	3,0%

FIGURE 11
ÉVOLUTION DES REVENUS DES USAGERS $ COURANTS ET $ CONSTANTS ENTRE 85 ET 89

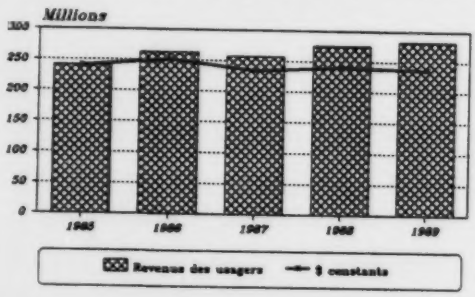
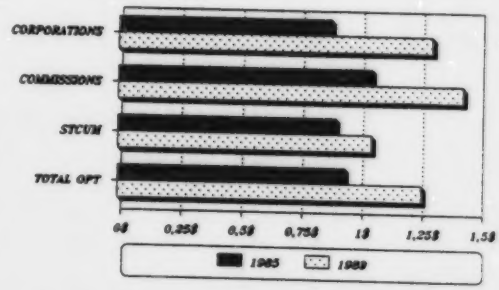


FIGURE 12
ÉVOLUTION DES TARIFS UNITAIRES ADULTES DANS LES OPT EN 1985 ET 1989



1. Conflits de travail (Voir détail à la note 8 à la fin de la section).

3.4 OFFRE DE SERVICE DANS LES OPT

Entre 1985 et 1989, le nombre de véhicules-kilomètres a diminué de 1,1 % en moyenne par année dans les OPT. Seules les corporations (+1,8 %) ont connu une hausse des véhicules-kilomètres parcourus. À la STCUM (-1,0 %) et dans les commissions (-2,0 %) on a assisté à une baisse de cet indicateur.

En ce qui concerne les véhicules, les corporations et les commissions ont connu une hausse identique de 2,1 % du nombre de véhicules entre 1985 et 1989. Pour les corporations on remarque, depuis 1987, un plafonnement du nombre de véhicules autour de 200 unités. Dans les commissions l'augmentation de la flotte d'autobus (118 véhicules) a porté le nombre de véhicules à 1 350 en 1989. Les variations les plus importantes de véhicules pour les commissions se situent entre les années 1987-1988 et 1988-1989. Ces augmentations sont principalement associées à l'augmentation de la flotte de la STRSM qui a dû, dans les dernières années s'ajuster à des hausses d'achalandage assez importantes.

À la STCUM, le nombre de véhicules a diminué considérablement durant la période. Il est passé de 1 930 véhicules en 1985 à 1 701 en 1988, soit une diminution de 3,1 % en moyenne par année. Selon une évaluation du programme de subvention aux immobilisations réalisée en 1985,[11] le nombre important de véhicules achetés par la STCUM au début des années quatre-vingts semble démontrer que l'organisme a surévalué les besoins futurs de véhicules. Retenons cependant que certains facteurs imprévisibles sont venus influencer les besoins en transport. En effet, il est important de mentionner qu'au début de 1986 la STCUM a cédé à la STRSM la partie du territoire de Longueuil qu'elle desservait. Un certain nombre de véhicules ont été vendus à ce dernier organisme pour lui permettre de desservir cette nouvelle clientèle. De plus, chaque année, la STCUM loue un certain nombre de ses véhicules à la STRSM. Par ailleurs, l'impact de l'ouverture de deux nouvelles lignes de métro sur les beoins en transport de surface peut aussi expliquer une partie des surplus de véhicules.

TABLEAU 6
ÉVOLUTION DU NOMBRE DE VÉHICULES-KILOMÈTRES ('000) ET DU NOMBRE DE VÉHICULES DANS LES OPT ENTRE 1985 ET 1989

	1985	1986[1]	1987[1]	1988	1989[1]	VARIATION 89-85
VÉHICULES-KILOMÈTRES						
Corporations	10 423	11 606	11 540	11 781	11 190	1,8%
Commissions	62 110	57 347	61 038	61 399	57 187	2,0%
STCUM	146 000	142 100	133 265	141 000	140 400	1,0%
TOTAL	218 533	211 053	205 843	214 179	208 777	1,1%
VÉHICULES						
Corporations	183	192	203	203	199	2,1%
Commissions	1 242	1 254	1 237	1 278	1 350	2,1%
STCUM						
Autobus	1 930	1 859	1 759	1 744	1 701	-3,1%
Métro	759	759	759	759	759	0,0%
Total	2 689	2 618	2 518	2 503	2 460	-2,2%
TOTAL (Autobus)	3 355	3 305	3 199	3 225	3 250	-0,8%

SOURCE: Ministère des Transports, Direction générale du transport terrestre des personnes et des marchandises, Service du développement des politiques, Compilation spéciale tirée des: "Rapports annuels d'exploitation des OPT entre 1985 et 1989".

FIGURE 13
ÉVOLUTION DES VÉHICULES-KILOMETRES DANS LES OPT ENTRE 1985 ET 1989

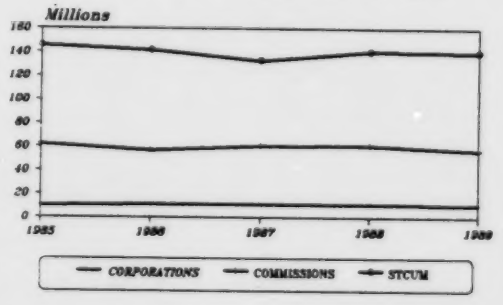
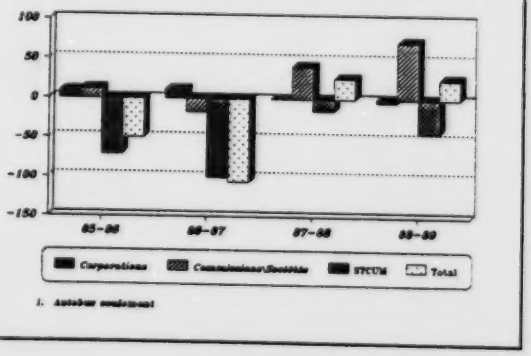


FIGURE 14
VARIATION DU NOMBRE DE VÉHICULES POSSÉDÉS PAR LES OPT ENTRE 1985 ET 1989



1. Conflits de travail (Voir le détail à la note 8 à la fin de la section).

3.5 ANALYSE DE QUELQUES RATIOS D'EFFICIENCE POUR LES OPT

Achalandage par véhicule

Au total dans les organismes publics de transport, l'achalandage par véhicule a légèrement augmenté de 1,7 % en moyenne par année entre 1985 et 1989. Compte tenu de la taille des organismes, le ratio d'achalandage par véhicule est en général près de 3 fois plus élevé à la STCUM que dans les autres organismes publics de transport.

Depuis 1985, l'écart entre le ratio achalandage par véhicule des corporations et commissions de transport et celui de la STCUM s'est aggrandi. Pour les corporations et les commissions de transport, le ratio achalandage par véhicule a diminué respectivement de 3,4 % et de 2,2 % entre 1985 et 1989. Un taux de croissance plus important des véhicules, comparativement à l'augmentation de l'achalandage, explique la baisse de l'achalandage par véhicule pour ces organismes. Notons cependant que pour les commissions, la grève de plus de 6 mois à la STRSM a pu influencer artificiellement à la baisse ce ratio. À la STCUM, par contre, l'achalandage par véhicule a augmenté de 4,5 % durant la même période. La diminution assez importante du nombre de véhicules (-3,1 %), combinée à une hausse de l'achalandage (+1,3 %), expliquent en grande partie l'amélioration de ce ratio d'efficience.

Achalandage par véhicule-kilomètre

En 1989, l'achalandage par véhicule-kilomètre à la STCUM est près de deux fois plus élevé que dans les autres organismes publics de transport. Durant la période, la STCUM a connu un taux de croissance annuel moyen de 2,6 % de ce ratio, les commisssions de 1,9 % et les corporations ont par contre affiché une diminution de l'achalandage par véhicule-kilomètre de 3,0 %.

TABLEAU 7
ÉVOLUTION DE L'ACHALANDAGE PAR VÉHICULE ET DE L'ACHALANDAGE PAR VÉHICULE-KILOMÈTRE DANS LES OPT ENTRE 1985 ET 1989

	1985	1986[1]	1987[1]	1988	1989[1]	VARIATION 89-85
ACHALANDAGE PAR VÉHICULE						
Corporations	92 530	97 052	86 974	81 823	80 715	-3,4%
Commissions	79 395	82 042	84 406	83 205	72 516	-2,2%
STCUM	195 980	212 980	216 623	230 881	233 982	4,5%
TOTAL	147 178	156 564	157 270	162 978	157 527	1,7%
ACHALANDAGE PAR VÉHICULE-KILOMÈTRE						
Corporations	1,6	1,6	1,5	1,4	1,4	-3,0%
Commissions	1,6	1,8	1,7	1,7	1,7	1,9%
STCUM	2,6	2,8	2,9	2,9	2,8	2,3%
TOTAL	2,3	2,5	2,4	2,5	2,5	2,1%

SOURCE: Ministère des Transports, Direction générale du transport terrestre des personnes et des marchandises, Service du développement des politiques, Compilation spéciale tirée des: "Rapports annuels d'exploitation des OPT entre 1985 et 1989".

FIGURE 15
ÉVOLUTION DE L'ACHALANDAGE PAR VÉHICULE DANS LES OPT ENTRE 1985 ET 1989

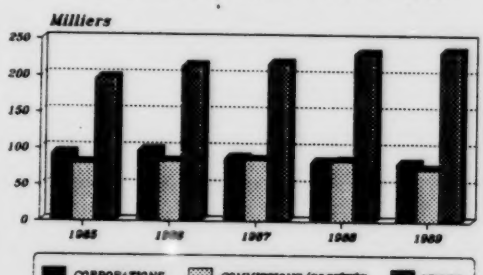
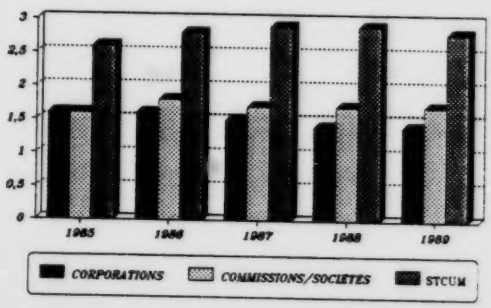


FIGURE 16
ÉVOLUTION DE L'ACHALANDAGE PAR VEH-KM DANS LES OPT ENTRE 1985 ET 1989



1. Conflits de travail (Voir le détail à la note 8 à la fin de la section).

Coût par passage

Au total, le coût par passage a connu une progression annuelle moyenne de 3,9 % dans les OPT entre 1985 et 1989. En dollars constants, ce ratio est cependant resté assez stable puisqu'on relève une diminution de seulement 0,5 % de cet indicateur. La stabilisation de l'achalandage (+0,9 %) combinée à une légère augmentation des coûts en $ constants (+1,5 %) explique que le ratio est resté assez stable durant la période. Dans les corporations de transport et les commissions, par contre, la croissance des coûts (8,2 % pour les corporations et 6,7 % pour les commissions) a été combinée à des diminutions de l'achalandage (-1,3% et 0,2 %), de sorte que le ratio coût par passage a crû considérablement, soit de 9,7 % pour les corporations et de
6,9 % pour les commissions entre 1985 et 1989. Notons cependant que depuis 1986, le coût par passage augmente beaucoup annuellement. De plus, les commissions ont connu une hausse spectaculaire de 17 % du coût par passage entre l'année 1988 et 1989.

Coût par véhicule-kilomètre

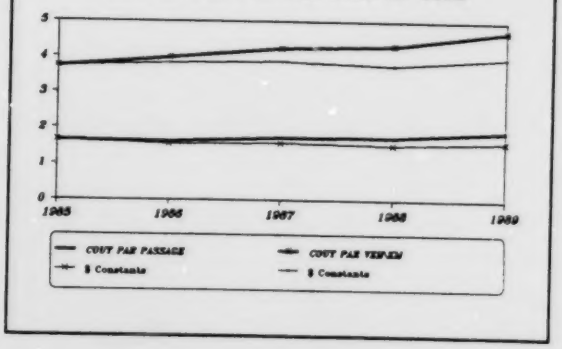
En 1989, le coût par véhicule-kilomètre est de 3,22 $ dans les corporations, de 3,95 $ dans les commissions, et de 5,16 $ à la STCUM. Pour l'ensemble des OPT, ce ratio a augmenté de 6 % en moyenne par année entre 1985 et 1989. Le ratio coût par véhicule-kilomètre a augmenté plus rapidement dans les commissions de transport (+8,9 %) que dans les corporations (+6,3 %) et à la STCUM (5,2 %). En dollars constants, cette augmentation n'est que de 1,5 % et le coût par passage est de 3,98 $. Ainsi, l'augmentation des coûts en dollars constants n'a pu être compensée par une hausse du nombre de véhicules-kilomètres parcourus puisque ces derniers ont diminué de 1,1 % durant la période.

TABLEAU 8
ÉVOLUTION DU COÛT PAR PASSAGE ET DU COÛT PAR VÉHICULE DANS LES OPT DE 1985 À 1989

	1985	1986[1]	1987[1]	1988	1989[1]	VARIATION 89-85
COÛT PAR PASSAGE						
Corporations	1,55	1,57	1,77	2,09	2,24	9,7%
Commissions	1,77	1,86	1,92	1,98	2,31	6,9%
STCUM	1,63	1,57	1,68	1,69	1,82	2,8%
TOTAL	1,66	1,63	1,74	1,76	1,93	3,9%
$ Constants	1,66	1,55	1,58	1,54	1,62	-0,5%
COÛT VÉHICULE-KILOMÈTRE						
Corporations	2,52	2,53	2,71	2,94	3,22	6,3%
Commissions	2,81	3,34	3,29	3,42	3,95	8,9%
STCUM	4,22	4,38	4,81	4,82	5,16	5,2%
TOTAL	3,74	3,99	4,24	4,32	4,73	6,0%
$ Constants	3,74	3,81	3,87	3,79	3,98	1,5%

SOURCE: Ministère des Transports, Direction générale du transport terrestre des personnes et des marchandises, Service du développement des politiques, Compilation spéciale tirée des: "Rapports annuels d'exploitation des OPT entre 1985 et 1989".

FIGURE 17
ÉVOLUTION DU COUT PAR PASSAGE ET VÉH-KM
DANS LES OPT ENTRE 1985 ET 1989



1. Conflits de travail (Voir le détail à la note 8 à la fin de la section).

3.6 LES OMIT: INDICATEURS DE REVENUS, DE DÉPENSES, DE DEMANDE ET D'OFFRE

L'évolution de services est l'indicateur clé pour suivre l'évolution des OMIT. En effet, le nombre d'OMIT a doublé entre 1985 et 1989, passant de 14 services en 1985 à 28 services en 1989, soit une augmentation annuelle moyenne de 48,6 %. La population desservie a elle aussi presque doublé pour atteindre 1,1 million de personnes en 1989.

Par conséquent, les dépenses des OMIT ont augmenté de 27,8 % en moyenne par année entre 1985 et 1989. En dollars constants, cette augmentation reste de 22 %. Ce sont les contributions municipales qui ont crû le plus rapidement (48,6 %), passant de 1,5 M$ à 7,2 M$. Les subventions gouvernementales ont augmenté d'un peu plus de 40 % entre 1985 et 1989 pour atteindre 7,7 M$. Les revenus autonomes ont, quant à eux, augmenté de 16,9 % entre 1985 et 1989.

Ainsi, il y a eu un changement important dans la part relative de chaque partenaire durant la période. Entre 1985 et 1989, la part des revenus autonomes dans les revenus totaux a diminué considérablement au profit des subventions gouvernementales et des contributions municipales. Ainsi, les revenus autonomes qui représentaient 67 % des revenus totaux en 1985 en représentent seulement 47 % en 1989. La part des subventions gouvernementales est passée de 14 % en 1985 à 26 % en 1989. Les contributions municipales, qui étaient de 19 % en 1985, sont maintenant de 28%.

Les organismes municipaux et intermunicipaux ont transporté près de 9 millions de passagers en 1989. Depuis 1985, l'achalandage a augmenté de 16,8 % en moyenne par année. Cependant, l'achalandage per capita qui avait connu une légère baisse entre 1985 et 1986 a ensuite augmenté pour se stabiliser à 8 000 en 1989. Par ailleurs, les coûts par déplacement, qui étaient de 2,18 $ en 1985, sont de 3,13 $ en 1989, soit une augmentation annuelle moyenne de 9,5 %. En dollars constants, par contre, cette augmentation n'est que de 4,9% en moyenne par année.

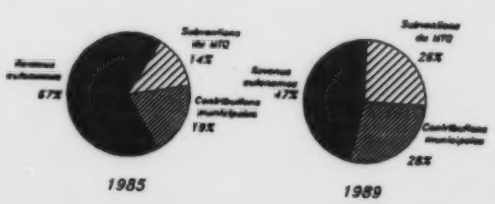
TABLEAU 9

ÉVOLUTION DES REVENUS ET DÉPENSES, DE L'OFFRE ET DE LA DEMANDE, DANS LES ORGANISMES MUNICIPAUX ET INTERMUNICIPAUX DE TRANSPORT ENTRE 1985 ET 1989

	1985[1]	1986[1]	1987[1]	1988	1989	VARIATION 89-85
REVENUS ET DÉPENSES (000$)						
Revenus autonomes	7 036	10 478	11 103	12 605	13 137	16,9%
Subventions du MTQ	2 017	5 025	6 208	6 787	7 778	40,1%
Contributions municipales	1 477	3 817	5 673	5 963	7 207	48,6%
TOTAL	10 530	19 320	22 984	25 356	28 121	27,8%
$ Constants	10 530	18 420	20 969	22 269	23 651	22,4%
OFFRE ET DEMANDE DE SERVICES						
Nombre de services	14	20	26	27	28	18,9%
Population desservie	581 468	861 543	982 984	1 058 333	1 096 841	17,2%
Achalandage (000)	4 833	6 778	7 796	8 662	8 982	16,8%
Achalandage per capita	8,31	7,87	7,93	8,19	8,19	-0,4%
Coûts par déplacement	2,18	2,85	2,95	2,93	3,13	9,5%
$ Constants	2,18	2,72	2,69	2,57	2,63	4,9%

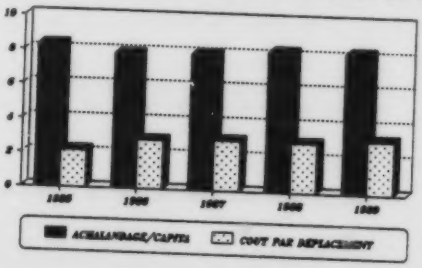
SOURCE: Ministère des Transports, Direction des programmes d'aide, "Organismes municipaux et intermunicipaux de Transport, Répertoire statistique - Transport en commun '89", pages 6 à 10.

FIGURE 18
CONTRIBUTION DES PARTENAIRES AU FINANCEMENT DU TRANSPORT EN COMMUN



ORGANISMES MUNICIPAUX ET INTERMUNICIPAUX DE TRANSPORT

FIGURE 19
ÉVOLUTION DE L'ACHALANDAGE PER CAPITA, DES COUTS PAR DÉPLACEMENT ENTRE 85 ET 89



1. Ne comprend pas trois services à tarif d'équilibre. Les dépenses totales de ces services étaient de 1 604 M$ en 1985, 1 190 M$ en 1986 et 1 103 M$ en 1987. Depuis 1988, il n'existe plus d'OMIT qui opère à tarif d'équilibre; tous sont subventionnés.

1. En 1980, le gouvernement a augmenté et élargi les subventions aux immobilisations, de sorte que:

   * Les subventions à l'achat d'autobus qui étaient de 30 % sont augmentées à 75 % des coûts;

   * La subvention de 60 % au service de la dette du métro passe à 100 %;

   * La construction de garages, terminus, édifices administratifs et abribus et l'acquisition d'entreprises de transport en commun sont aussi subventionnées à 75 %;

   * La réalisation d'études et de projets expérimentaux est subventionnée à 100 %.

   Entre 1980 et 1987, le programme a été modifié sous certains aspects, soit:

   * Depuis 1982, le gouvernement verse à la STCUM une subvention au déficit résiduel des trains de banlieue (Deux-Montagnes-Rigaud);

   * Depuis 1985, les OPT de la région de Montréal, dont les usagers empruntent deux réseaux, reçoivent une compensation tarifaire égale à 50 % de la réduction accordée, jusqu'à concurrence de 25 % du tarif de référence. Le tarif de référence étant celui de l'OPT située au centre de l'agglomération;

   * En 1986 et 1987, les subventions à l'achat d'autobus ont été diminuées respectivement à 65 % et 60 % des coûts.

2. La subvention basée sur les revenus comportait deux volets, soit:

   * Une subvention au fonctionnement égale à 40 % des revenus générés par les services réguliers de transport en commun et du manque à gagner résultant de la réduction accordée dans le prix du laissez-passer;

   * Une subvention égale à 110 % de la réduction accordée dans le prix du laissez-passer par rapport au tarif régulier de transport en commun.

3. Pour les cinq commissions de transport, le plafonnement des subventions se résume à trois mesures, soit:

   * Ramener la subvention aux laissez-passer de 110 % à 100 % du manque à gagner;

   * Appliquer progressivement la mesure de plafonnement des subventions au fonctionnement (de 100 en 1984 à 80 en 1988) et de la subvention spécifique aux laissez-passer (de 135 en 1984 à 115 en 1988) par rapport à la contribution municipale;

   * Réduire le remboursement du manque à gagner de la subvention spécifique aux laissez-passer de 30 % à 28 % en 1984, 26 % en 1985 et 24 % à partir de 1986.

   Pour les corporations de transport, par contre, le MTQ fixe à 75 % du déficit le montant maximun de la subvention de fonctionnement et de la subvention spécifique au laissez-passer.

4. L'indexation des enveloppes ne doit pas dépasser 6 % par année.

5. Les modalités d'attribution de ce type de subvention n'ont pas encore été établies de sorte que, jusqu'à aujourd'hui, aucun organisme de transport n'a pu encore en bénéficier.

6. Subvention à l'exploitation:

   * Subvention à 40 % des revenus du service régulier et 40 % des manques à gagner aux tarifs réduits et laissez-passer;

   * Subvention à la réduction accordée aux usagers dans le prix du laissez-passer, jusqu'à une réduction maximale de 30 % par rapport à 42 déplacements par mois.

7. Les subventions aux immobilisations versées aux OMIT sont les suivantes:

   * Une subvention à 75 % des dépenses admissibles relatives à l'installation d'abribus;

   * Une subvention à 50 % du coût des études ou projets expérimentaux visant l'amélioration ou l'implantation d'un système de transport en commun.

8. Durant la période étudiée, certains conflits de travail ont perturbé le service du transport en commun, soit:

   * 1986: Grève du 8 mars au 11 avril à la STRSM;
   * 1987: Grève du 13 avril au 9 mai à la STCUM;
   * 1989: Grève du 28 avril au 23 octobre à la STRSM.

   Ces conflits de travail doivent être pris en considération lors de l'analyse puisqu'ils influencent l'évolution des indicateurs retenus. Il est surtout important de relativiser les résultats de taux de croissance en fonction de ces événements.

9. Depuis le 1er janvier 1986, la STCUM a cédé à la STRSM la partie du territoire de Longueuil qu'elle desservait. Ceci a aussi pu avoir une influence sur l'augmentation de l'achalandage à la STRSM.

10. Tarif adulte en espèces.

11. Norman Hurley et Maryse Hamel, ministère des Transports, Direction générale du transport terrestre des personnes et des marchandises, Service de la réglementation et de l'évaluation, «Évaluation du programme de subvention aux immobilisations - transport en commun», février 1988, 146 pages

4. PROGRAMME DE TRANSPORT SCOLAIRE

4. PROGRAMME DE TRANSPORT SCOLAIRE

4.1 PRÉSENTATION DU PROGRAMME

En 1974, la Loi sur l'instruction publique (L.R.Q. Chap. I-14) confère aux commissions scolaires la responsabilité d'organiser des services de transport scolaire. Cette loi attribue aussi au ministère des Transports du Québec la responsabilité de réglementer et de financer le système de transport des écoliers.[1] Le programme d'aide au transport des écoliers vise à rendre l'éducation accessible de la pré-maternelle au secondaire V, en fournissant un service de transport gratuit, sécuritaire et de qualité à un coût le plus avantageux possible pour le gouvernement.

De 1974 à 1982, l'organisation des services de transport scolaire est confiée aux commissions scolaires, et ce sans véritable responsabilité financière. Le financement est entièrement assumé par le Ministère. Toutefois, pour l'année scolaire 1982-1983, le Ministère a fixé de nouvelles règles d'attribution des subventions aux commissions scolaires et les a encadrées dans un cadre financier triennal.[2] La réduction de la croissance des coûts du transport des écoliers était l'objectif premier de cette réforme. Pour arriver à ce résultat, le gouvernement a décidé de déterminer une enveloppe budgétaire fermée, reliée aux coûts historiques de chaque commission scolaire et indexée en fonction de l'évolution de l'IPC et de l'IPT.[3] Les commissions scolaires sont alors responsables de tout déficit éventuel et, en contrepartie, peuvent affecter les surplus dégagés selon leurs priorités.[4]

Les règles budgétaires annuelles du transport scolaire fixent les divers paramètres sur lesquels sont établies les sommes d'argent versées par le gouvernement à chaque commission scolaire ou institution privée admissible aux subventions. Cette enveloppe budgétaire est constituée des trois éléments suivants: une allocation de base, des allocations supplémentaires et des allocations spécifiques. L'allocation de base vise à couvrir les coûts de transport quotidien des élèves.[5] Les allocations supplémentaires visent à défrayer le coût de services auxiliaires de transport offerts par les commissions scolaires. Ainsi, une allocation supplémentaire est prévue

pour le transport complémentaire (activités parascolaires,...), le transport inter-écoles, le transport des élèves inscrits au programme maternelle-maison et animation, et le transport périodique (pensionnaires,...)[6]. Finalement, le Ministère subventionne par des allocations spécifiques le coût du transport des élèves en difficulté d'adaptation et d'apprentissage. À la fin de chaque cadre financier, le montant de l'allocation spécifique versé est ajouté à l'allocation de base des commissions scolaires.

La Direction des programmes d'aide en transport terrestre des personnes est responsable de la gestion des allocations versées pour le transport scolaire. Pour l'année scolaire 1988-1989, le Ministère a versé plus de 337 M$ à ce chapitre.

4.2 ÉVOLUTION DES REVENUS ET DÉPENSES

REVENUS

Pour l'année scolaire 1988-1989, les revenus des commissions scolaires atteignent 348,3 M$. Ces revenus ont connu une croissance annuelle moyenne de 3,4% entre l'année 1984-1985 et l'année 1988-1989. En dollars constants, on assiste cependant à une diminution de 1 % des revenus.

L'allocation de base versée aux commissions scolaires et institutions privées admissibles a augmenté de 4,4 % depuis le début de la période pour atteindre 334,8 M$ pour l'année scolaire 1988-1989. Cette allocation qui représentait 92 % des revenus totaux en 1984-1985 compte maintenant pour 96 % de ceux-ci.

Plusieurs facteurs exogènes à la demande de service de transport scolaire ont influencé l'évolution de l'allocation de base durant la période. D'abord, dans le premier cadre financier triennal le Ministère des Transport a appliqué des mesures de compression à l'indexation des enveloppes budgétaires[3] des commissions scolaires.

Ensuite, au début du deuxième cadre financier triennal (1985-1986), la part de l'indice des prix du transport (IPT) a été haussée de 50 % à 60 % dans la formule d'indexation et celle de l'indice des prix à la consommation (IPC) a été réduite à 40 %. Cet ajustement visait à mieux refléter la structure des coûts d'opération des entreprises de transport scolaire. Le MTQ a aussi ajusté les enveloppes de base des commissions en fonction de leurs dépenses réelles. La même année, une marge de manoeuvre de 1 % de l'allocation a été ajoutée aux commissions scolaires pour pallier aux demandes imprévues ou potentielles. Notons qu'à la fin de chaque cadre financier triennal, soit en 1985-1986 et en 1988-1989 les allocations spécifiques sont inclues dans l'enveloppe de base. Ainsi, près de 3 M$ provenant de l'allocation spécifique ont été intégrés à l'allocation de base pour l'année scolaire 1985-1986.

Enfin, en 1988-1989 les allocations pour le transport inter-école et le transport périodique ont aussi été assimilées à cette allocation. On évalue le montant transféré pour cette année à 7 M $. Ces facteurs ont donc eu une influence marquée sur l'évolution de l'allocation de base durant la période.

L'allocation spécifique a d'abord été introduite de façon temporaire pour donner aux commissions scolaires les moyens d'intégrer les élèves en difficulté d'adaptation et d'apprentissage (EDAA) au réseau régulier d'éducation. Notons que la plus grande partie des sommes affectées au transport des EDAA était déjà incluse dans les dépenses des commissions scolaires lors de la détermination de leurs enveloppes de base en 1982-1983.

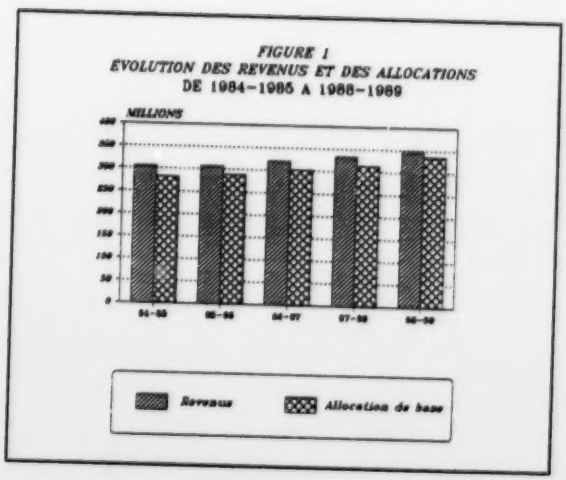
Malgré l'intégration au début de chaque cadre financier de montants dans l'enveloppe de base, le MTQ doit quand même injecter à chaque année des sommes additionnelles pour combler les nouveaux besoins de cette catégorie de clientèle. En 1987-1988, le Ministère a cependant modifié ses exigences de façon à ce que seuls soient subventionnés des EDAA faisant l'objet d'une entente de scolarisation entre la commission scolaire où ils résident et l'institution où ils doivent se rendre pour recevoir un enseignement spécialisé et l'utilisation de véhicules adaptés. L'amélioration de la qualité des services et de la sécurité est aussi subventionnée.[7]

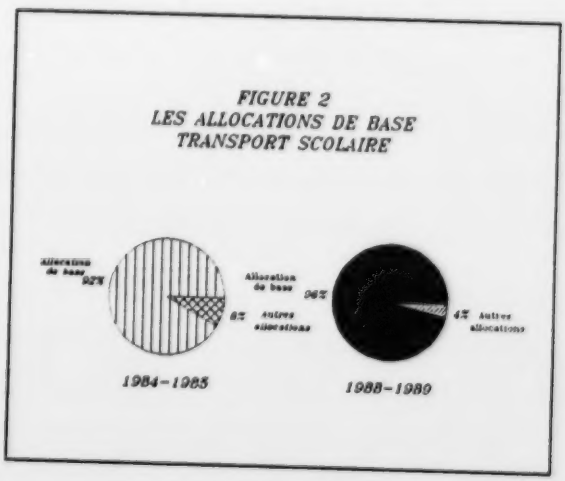
L'allocation supplémentaire prévue jusqu'à 1988-1989 pour le transport complémentaire, le transport inter-écoles, le transport périodique et le transport de maternelle-maison et animation qui était de plus de 6 M$ en 1987-1988 a été ramenée à 1,3 M$. Rappelons que les allocations au transport périodique et inter-école ne font plus partie de cette enveloppe budgétaire et ont été transférées dans l'enveloppe de base. Ces montants ont été transférés compte tenu que leur évolution était difficile à contrôler et que les augmentations suivaient, en général, celles de l'inflation.

TABLEAU 1
ÉVOLUTION DES REVENUS DU TRANSPORT SCOLAIRE DE 1984-1985 A 1988-1989
EN (000$)

CATÉGORIE DE REVENUS	1984-1985	1985-1986	1986-1987	1987-1988	1988-1989	VARIATION 89-84
Allocation de base	281 929	288 673	301 997	313 127	334 753	4,4%
Allocation spécifique[1] [2]	4 326	1 359	1 083	2 672	1 324	-25,6%
Allocation supplémentaire[3]	3 237	5 965	6 181	6 358	1 409	-18,8%
Autres Revenus	15 586	10 870	10 696	10 505	10 821	-8,7%
TOTAL DES REVENUS	305 078	306 867	319 958	332 662	348 307	3,4%
$ Constants	305 078	293 100	291 640	317 432	292 920	-1,0%

SOURCE: Ministère des Transports, Direction générale du transport terrestre des personnes et des marchandises, Service du développement des politiques, Compilation spéciale tirée du TE-104: "Rapport d'exploitation pour le transport des écoliers - Transport scolaire" pour les années scolaires 1984-1985 à 1988-1989.





1. Intégration de près de 3 M$ de l'allocation spécifique à l'allocation de base pour les années scolaires 1985-1986 et 1988-1989.

2. En 1987-1988, seuls les EDAA faisant l'objet d'une entente de scolarisation sont subventionnés.

3. Les allocations supplémentaires pour le transport périodique et inter-école sont assimilées à l'allocation de base pour l'année 1988-1989.

DÉPENSES

Les dépenses du transport scolaire qui ont connu une progression annuelle moyenne de 4,2 % durant la période sont de l'ordre de 348 M$ en 1988-1989. Les dépenses du transport quotidien représentent 96 % des montants totaux dépensés pour le transport scolaire. Entre les années scolaires 1984-1985 et 1988-1989, les dépenses du transport quotidien ont augmenté de 4,3 % en moyenne par année. Les dépenses du transport quotidien exclusif ont crû durant la période, alors que celles du transport intégré sont demeurées assez stables.[8]

Les autres dépenses de transport représentent seulement 4% des dépenses des commissions scolaires en 1987-1988. Parmi ces dépenses, le transport complémentaire accapare près de la moitié des montants dépensés. Viennent ensuite les dépenses de la catégorie «autres»[9] (25 %), le transport périodique (15 %) et le transport inter-écoles (14 %). Durant la période, le transport périodique (-7,3 %) est la seule catégorie à avoir enregistré une baisse. Le transport inter-école a connu l'augmentation la plus forte (6,8 %) tandis que les autres catégories de dépenses soit, le transport complémentaire (+1 %) et les autres dépenses (2,3 %) augmentaient légèrement.

SOLDE RÉEL ET SOLDE NORMALISÉ

À l'exception de l'année scolaire 1987-1988, les commissions scolaires affichaient des surplus car le solde réel entre les revenus totaux et les dépenses totales du transport scolaire sont toujours positifs. Cependant, le calcul du solde normalisé[10] montre que les commissions scolaires ont réalisé des surplus plus élevés que ne le laisse présager le solde réel. La différence entre les deux soldes s'explique du fait que le MTQ, qui subventionne seulement le transport quotidien matin et soir, corrige les dépenses des commissions scolaires de façon à exclure les coûts du transport du midi et à tenir compte du nombre de jours de grèves dans chaque commission scolaire.

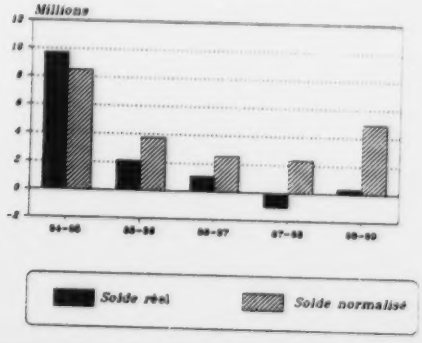
TABLEAU 2
ÉVOLUTION DES DÉPENSES DU TRANSPORT SCOLAIRE DE 1984-1985 A 1988-1989
EN (000$)

CATÉGORIES DE DÉPENSES	1984-1985	1985-1986	1986-1987	1987-1988	1988-1989	VARIATION 89-84
Transport quotidien[1]						
Exclusif	276 476	285 421	299 499	315 471	328 698	4,4%
Intégré	6 488	6 107	6 288	6 255	6 668	0,7%
Total	282 963	291 528	305 787	321 726	335 366	4,3%
Transport complémentaire	5 409	5 122	5 250	5 481	5 639	1,0%
Transport inter-école	1 334	1 385	1 388	1 396	1 735	6,8%
Transport périodique	2 661	2 434	2 440	1 989	1 966	-7,3%
Autres dépenses[2]	2 975	4 271	4 014	3 072	3 254	2,3%
TOTAL DES DÉPENSES	295 343	304 740	318 879	333 664	347 960	4,2%
$ Constants	295 343	291 069	290 656	318 388	292 628	-0,2%
SOLDE RÉEL	9 735	2 126	1 080	(1 002)	347	
$ Constants	9 735	2 031	984	(956)	292	
SOLDE NORMALISÉ	8 473	3 749	2 522	2 292	4 923[3]	-12,7%
$ Constants	8 473	3 581	2 299	2 187	4 140	-16,4%

SOURCE: Ministère des Transports, Direction générale du transport terrestre des personnes et des marchandises, Service du développement des politiques, Compilation spéciale tirée du TE-104: "Rapport d'exploitation pour le transport des écoliers - Transport scolaire" pour les années scolaires 1984-1985 à 1988-1989.

FIGURE 3
CATÉGORIES DE DÉPENSES
TRANSPORT SCOLAIRE

FIGURE 4
ÉVOLUTION DES SOLDES RÉEL ET NORMALISÉ
DE 1984-1985 A 1988-1989



1. Incluant le coût du transport du midi.

2. Incluant les frais d'administration.

3. A partir de l'année scolaire 1988-1989, les surplus générés par le transport périodique, inter-école et maternelle maison-animation sont inclus dans le solde normalisé (environ 1,5 M$).

Depuis l'année scolaire 1984-1985 le solde normalisé des commissions scolaires est passé de 8,5 M$ à 4,9 M$, soit une diminution annuelle moyenne de 12,7 %. Les mesures de compression[3] appliquées à l'enveloppe de base jusqu'en 1984-1985 ont permis de réduire considérablement les surplus. De même, la modification des règles d'affectation des surplus, qui obligeait jusqu'à l'année scolaire 1988-1989, les commissions scolaires à financer les dépenses du transport des EDAA à même les surplus avant de demander une allocation spécifique à cette fin, a sûrement eu aussi une influence sur la baisse des surplus durant la période. Par ailleurs, notons que la hausse marquée du solde normalisé entre 1987-1988 et 1988-1989 est artificielle et peut s'expliquer du fait que, depuis la dernière année, les surplus générés par le transport périodique, inter-école et maternelle maison-animation sont inclus dans le solde normalisé. Ces surplus sont estimés à 1,5 M$ pour 1988-1989. Il est aussi important de mentionner que, pour le nouveau cadre financier triennal, le Ministère exige que les commissions scolaires qui affichent des surplus en redistribuent une partie à celles qui connaissent des augmentations de coûts considérables occasionnées par la croissance de la clientèle. Par conséquent en 1988-1989, le montant transféré est de près de 2 M$. Ainsi, si on tient compte de tous ces facteurs le solde de l'année 1988-1989 serait d'environ 1,4 M$.

4.3 ÉVOLUTION DE LA CLIENTÈLE TRANSPORTÉE[11]

La clientèle scolaire inscrite au réseau d'éducation est restée assez stable durant la période à un peu plus de 1 M d'élèves. En effet, le nombre total d'élèves inscrits n'a diminué que de 0,9 % entre 1984-1985 et 1988-1989. Le nombre d'élèves du niveau secondaire a cependant diminué de 3,1 %.

Par ailleurs, la clientèle transportée est aussi demeurée en général relativement stable, soit à un peu plus de 665 000 élèves. Les élèves transportés sont à 53 % de niveau secondaire et à 46 % de niveau primaire[12]. Entre 1984-1985 et 1988-1989, le nombre d'élèves transportés par le transport exclusif n'a pas beaucoup varié (+0,5 %), alors que le nombre d'élèves transportés par le transport intégré a diminué de 4,5 %.

Compte tenu que le nombre d'élèves inscrits et le nombre d'élèves transportés sont restés assez stables durant la période, au total, la proportion d'élèves transportés par rapport aux élèves inscrits n'a pas beaucoup changée et s'est maintenue autour de 63 %. Par contre, si on s'intéresse à ce ratio par niveau scolaire, on remarque que la proportion d'élèves transportés par rapport aux élèves inscrits pour le secondaire est beaucoup plus élevée que celle pour le primaire, soit 78,1 % contre 54,3 % en 1988-1989. Cette différence peut s'expliquer du fait que les écoles secondaires, moins nombreuses, regroupent un nombre plus important d'élèves et sont souvent plus éloignées du lieu de résidence.

Par ailleurs, les tendances démographiques pour les prochaines années prévoient que la clientèle transportée au secondaire devrait augmenter, alors que celle du primaire devrait diminuer. Ces changements vont sûrement influencer l'organisation et les coûts du transport scolaire. De plus, du point de vue démographique, la population vieillit dans les centres-villes et les jeunes ménages s'établissent en majorité en banlieue, de telle sorte que certaines écoles des centres-villes ne sont plus utilisées alors que dans des secteurs neufs il faut en construire de nouvelles. Aujourd'hui et de plus en plus dans l'avenir, les commissions scolaires sont confrontées à ces tendances contradictoires dans l'organisation du transport.

TABLEAU 3
ÉVOLUTION DE LA CLIENTÈLE - ÉLÈVES INSCRITS ET TRANSPORTÉS
DE 1984-1985 A 1988-1989

ÉLÈVES INSCRITS	1984-1985	1985-1986	1986-1987	1987-1988	1988-1989	VARIATION 89-84
Primaire	641 383	641 047	652 516	654 034	656 743	0,6%
Secondaire	446 408	411 792	396 792	393 868	393 531	-3,1%
TOTAL	1 087 791	1 052 839	1 049 308	1 047 902	1 050 274	-0,9%
ÉLÈVES TRANSPORTÉS (Transport exclusif)[1]						
Primaire	329 350	335 850	346 306	348 514	353 597	1,8%
Secondaire	269 992	261 138	252 166	251 984	258 120	-1,1%
Autres	3 649	5 186	6 460	7 489	3 938	1,9%
TOTAL	602 991	602 174	604 932	607 987	615 655	0,5%
ÉLÈVES TRANSPORTÉS (Transport intégré)[1]						
Primaire	3 189	3 442	3 604	3 731	3 387	1,5%
Secondaire	59 970	58 384	48 104	49 178	49 273	-4,8%
Autres	32	42	35	49	3	-44,7%
TOTAL	63 191	61 868	51 743	52 958	52 663	-4,5%
TOTAL	666 182	664 042	656 675	660 945	668 318	0,1%
PROPORTION ÉLÈVES TRANSPORTÉS SUR INSCRITS (EN %)						
Primaire	51,85	52,93	53,62	53,86	54,36	1,2%
Secondaire	73,91	77,59	75,67	76,46	78,11	1,4%
TOTAL	60,90	62,57	61,96	62,35	63,26	1,0%

SOURCE: Ministère des Transports, Direction générale du transport terrestre des personnes et des marchandises, Service du développement des politiques, Compilation spéciale tirée du TE-102: "**Statistiques sur la clientèle et sur l'organisation du réseau de transport**" pour les années scolaires 1984-1985 à 1988-1989.

FIGURE 5
ÉLÈVES INSCRITS ET ÉLÈVES TRANSPORTÉS
DE 1984-1985 A 1988-1989

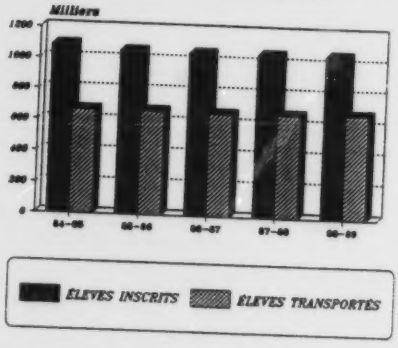
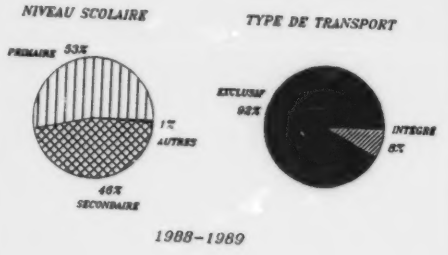


FIGURE 6
LES ÉLÈVES TRANSPORTÉS



1988-1989

1. Transport quotidien matin et soir. Incluant les élèves de niveau régulier, les EDAA et les élèves des classes d'accueil.

4.4 OFFRE DE SERVICE DANS LE TRANSPORT SCOLAIRE (TRANSPORT EXCLUSIF)

Le nombre de véhicules scolaires est passé de 8 812 en 1984-1985 à 9 349 en 1988-1989, soit une augmentation de 1,5 % en moyenne par année. En 1988-1989, les véhicules de 12 rangées de banquettes représentent 57 % des véhicules scolaires; viennent ensuite les véhicules de 4 à 11 rangées de banquettes (28 %), les berlines (12 %) et les véhicules adaptés (3 %). Pour les catégories de véhicules de 4 à 12 rangées de banquettes, ce pourcentage relatif n'a pas beaucoup varié. Par contre, les véhicules adaptés et les berlines ont augmenté de respectivement 14,7 % et 7,9 % en moyenne par année entre 1984-1985 et 1988-1989. Ainsi, la composition du parc de véhicules des commissions scolaires s'est passablement modifiée durant la période et les commissions scolaires ont su ajuster le parc aux nouveaux besoins. Elles utilisent de plus en plus de petits véhicules pour desservir des zones à faible densité de population et pour répondre à la demande croissante pour le transport des élèves en difficulté d'adaptation et d'apprentissage.

Le nombre de places disponibles[13] a augmenté légèrement entre 1984-1985 et 1988-1989, soit de près de 1 % en moyenne par année. Le ratio du nombre d'élèves transportés par place disponible a aussi peu fluctué puisqu'il se situe en moyenne à 1,41. Cela démontre que les sièges des véhicules scolaires sont occupés plus d'une fois en moyenne pour des parcours différents.

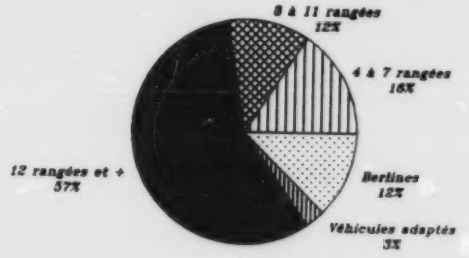
Le nombre de kilomètres annuels parcourus est passé de 135 millions à près de 144 millions en cinq ans, soit une augmentation de 1,5 % en moyenne par année. Le nombre de kilomètres par jour par véhicule est resté assez stable, autour de 85.

TABLEAU 4
OFFRE DE SERVICE DANS LE TRANSPORT SCOLAIRE - TRANSPORT EXCLUSIF
DE 1984-1985 A 1988-1989

PARC DE VÉHICULES SCOLAIRES	1984-1985	1985-1986	1986-1987	1987-1988	1988-1989	VARIATION 89-84
4 à 5 rangées	1 145	1 133	1 183	1 166	1 190	1,0%
6 à 7 rangées	341	325	301	304	293	-3,7%
8 à 9 rangées	462	423	422	422	395	-3,8%
10 à 11 rangées	881	832	868	792	694	-5,8%
12 rangées et plus	4 973	5 035	5 053	5 197	5 351	1,8%
Véhicules adaptés	150	195	209	209	260	14,7%
Berlines	860	970	1 030	1 112	1 166	7,9%
TOTAL	8 812	8 913	9 066	9 202	9 349	1,5%
PLACES DISPONIBLES	421 935	422 866	427 125	432 247	437 448	0,9%
ÉLÈVES TRANSPORTÉS	602 991	602 174	604 932	607 987	615 655	0,5%
ÉLÈVES TRANSPORTÉS PAR PLACE DISPONIBLE	1,43	1,42	1,42	1,41	1,41	-0,4%
KILOMÈTRES ANNUELS (000)	135 248	138 707	141 431	141 409	143 525	1,5%
KM PAR JOUR/ PAR VÉHICULE	85,27	86,46	86,67	85,37	85,29	0,0%

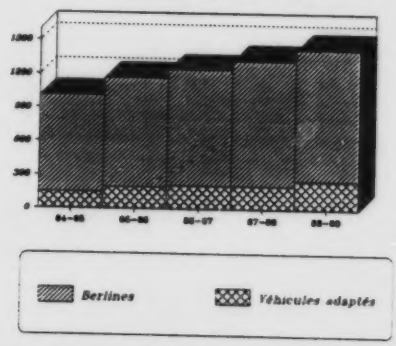
SOURCE: Ministère des Transports, Direction générale du transport terrestre des personnes et des marchandises, Service du développement des politiques, Compilation spéciale tirée du TE-104: "Rapport d'exploitation pour le transport des écoliers - Transport scolaire" pour les années scolaires 1984-1985 à 1988-1989.

FIGURE 7
PARC DE VÉHICULES SCOLAIRES



1988-1989

FIGURE 8
PARC DE VÉHICULES SCOLAIRES
1984-1985 A 1988-1989



4.5 ANALYSE DE CERTAINS RATIOS TRANSPORT EXCLUSIF ET TRANSPORT INTÉGRÉ

Durant la période, l'allocation de base moyenne par élève transporté pour le transport exclusif est passée de 468 $ à 544 $, soit une hausse de 3,8 % en moyenne par année en dollars courants et une baisse de 0,4 % en dollars constants.

L'allocation moyenne dans le transport intégré est passée de 96 $ à 147 $ par élève, une hausse de plus de 11 % par année en dollars courants et de 6,6 % en dollars constants. Cette hausse est beaucoup plus importante que celle de l'allocation par élève pour le transport exclusif. Cette différence s'explique du fait que l'allocation au transport intégré est indexée de façon à respecter l'évolution de la tarification du transport en commun. L'évolution du coût du laissez-passer étudiant détermine l'ajustement annuel des enveloppes des commissions scolaires.

Durant la période, pour le transport exclusif, le coût par élève transporté a augmenté dans des proportions se rapprochant de l'augmentation de l'allocation par élève, passant de 461 $ à 536 $, soit une augmentation de 4 % en moyenne par année.[14] Le coût par élève dans le transport intégré a cependant augmenté moins rapidement que l'allocation par élève soit de 4,8 % en moyenne par année pour atteindre 93 $ en 1988-1989. Ce coût est beaucoup moins élevé que celui du transport exclusif. Toutefois, il faut préciser que le coût par élève pour le transport intégré ne tient pas compte des subventions versées dans le cadre du programme de transport en commun.

Pour le transport exclusif, le coût par véhicule[15], qui était de 34 979 $ en 1984-1985, est de 39 839 $ en 1988-1989. Le coût par kilomètre a aussi augmenté légèrement, passant de 2,05 $ à 2,30 $ durant la même période.

TABLEAU 5
ALLOCATION ET COÛT PAR ÉLÈVE - TRANSPORT EXCLUSIF ET INTÉGRÉ
COÛT PAR VÉHICULE ET PAR KILOMÈTRE - TRANSPORT EXCLUSIF DE 1984-85 À 1988-1989

TRANSPORT EXCLUSIF	1984-1985	1985-1986	1986-1987	1987-1988	1988-1989	VARIATION 89-84
Allocation de base	281 929	288 673	301 997	313 127	334 753	4,4%
Dépenses[1]	277 795	282 348	296 344	316 532	330 046	4,4%
RATIOS DE PERFORMANCE						
All.\élève	468	479	499	515	544	3,8%
$ constant	468	458	455	491	457	-0,6%
Coût\élève	461	469	490	521	536	3,9%
$ constant	461	448	447	497	451	-0,5%
Coût\véhicule	34 979	35 394	36 661	38 736	39 839	3,3%
$ constant	34 979	33 805	33 420	36 962	33 506	-1,1%
Coût\kilomètre	2,05	2,04	2,10	2,24	2,30	2,9%
$ constant	2,05	1,94	1,91	2,14	1,93	-1,5%
TRANSPORT INTÉGRÉ						
Allocation de base	6 057	6 473	7 090	7 389	7 760	6,4%
Dépenses[1]	5 812	5 509	5 671	5 585	5 836	0,1%
RATIOS DE PERFORMANCE						
All.\élève	95,85	104,63	137,02	139,53	147,35	11,3%
$ constant	95,85	99,93	124,91	133,14	123,93	6,6%
Coût\élève	91,97	89,05	109,61	105,46	110,82	4,8%
$ constant	91,97	85,05	99,91	100,63	93,21	0,3%

FIGURE 9
ALLOCATION ET COUT PAR ÉLÈVE-EXCLUSIF
DE 1984-1985 A 1988-1989

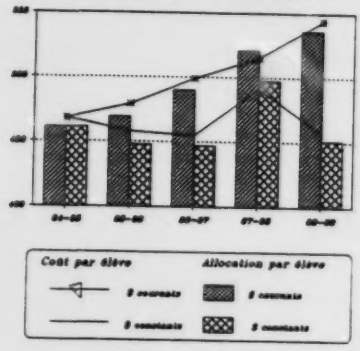
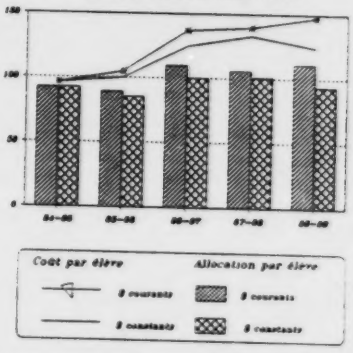


FIGURE 10
ALLOCATION ET COUT PAR ÉLÈVE - INTÉGRÉ
DE 1984-1985 A 1988-1989



1. Coût du transport quotidien matin et soir seulement (Voir la note 15 à la fin du document pour plus de détails sur la liste des coûts).

4.6 SÉCURITÉ DANS LE TRANSPORT SCOLAIRE

VÉRIFICATION MÉCANIQUE DES VÉHICULES[16]

L'analyse des données disponibles à la Société de l'assurance automobile du Québec concernant les vérifications mécaniques effectuées sur les véhicules scolaires nous montre que, depuis 1985, le pourcentage de véhicules vérifiés qui sont déclarés conformes, ou devant subir des réparations mineures, est resté assez stable, passant de 94 % en 1985 à 96 % en 1989.[17] Par contre, le pourcentage de vérifications où on a délivré des certificats de conformité a augmenté considérablement, passant de 33 % en 1985 à 52 % en 1989. Le pourcentage de vérifications qui ont conduit à une déclaration de non-conformité majeure a diminué de près de la moitié, passant de 6 % à 4 % entre 1985 et 1989. Par conséquent, les indicateurs présentés au tableau 6 montrent que l'état mécanique des véhicules vérifiés s'est amélioré durant la période.

ACCIDENTS AVEC DOMMAGES CORPORELS

Pour la période de 1985 à 1989, le nombre d'accidents (avec dommages corporels) impliquant des véhicules scolaires et répondant aux conditions énumérées à la note 1 du tableau 7 a diminué légèrement passant de 240 à 215, soit une diminution annuelle moyenne de 2,7 %.

Par ailleurs, le nombre total de victimes a diminué de 6,7 % durant la période. Plus de 85 % des victimes d'accidents impliquant un véhicule scolaire n'ont subi que des blessures légères, les blessures graves et mortelles ne représentant respectivement que 10 % et 4% de toutes les blessures. Durant la période il y a cependant eu une augmentation (+ 9,6 %) du nombre de décès dans des accidents impliquant des véhicules scolaires.

Ainsi, le nombre de victimes par accident est passé de 1,6 % en 1985 à 1,3 % en 1989, soit une diminution annuelle moyenne de 4,2 %.

TABLEAU 6
RÉSULTATS DES VÉRIFICATIONS MÉCANIQUES DE LA SAAQ DE 1985 À 1989

	1985	1986	1987	1988	1989
CONFORMITE DES VÉHICULES (EN %)					
CONFORMES	33%	38%	42%	49%	52%
NON-CONFORMES - MINEURES	61%	57%	54%	47%	44%
SOUS-TOTAL	94%	95%	96%	96%	96%
NON-CONFORMES - MAJEURES	6%	5%	4%	3%	4%

SOURCE: Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ), Division de la planification et de l'analyse, "Statistiques sur le nombre de vérifications mécaniques de 1985 à 1989".

FIGURE 11
RÉSULTATS DES VÉRIFICATIONS MÉCANIQUES DE 1985 À 1988

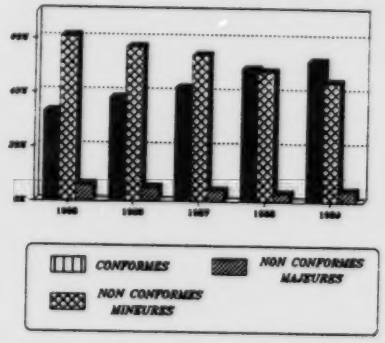
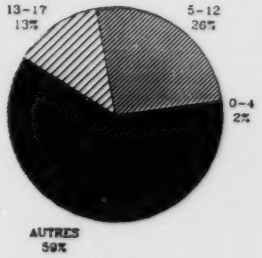


FIGURE 12
VICTIMES – TRANSPORT SCOLAIRE PAR CATEGORIE D'AGES



1989

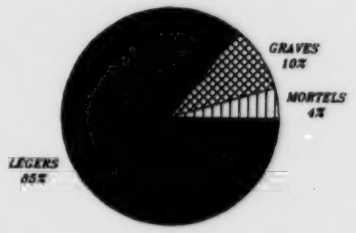
De 1985 à 1989, le nombre de victimes de 0 à 4 ans et de 5 à 12 ans a diminué respectivement de 15,9 % et de 9,3 %. Selon les relevés d'accidents, on remarque que les véhicules scolaires semblent assez sécuritaires puisque, en 1989, plus de 60 % des blessures ne touchent pas les victimes d'âge scolaire mais se retrouvent.

TABLEAU 7
ÉVOLUTION DU NOMBRE D'ACCIDENTS ET DU NOMBRE DE VICTIMES PAR GRAVITÉ ET CATÉGORIE D'ÂGE DANS DES ACCIDENTS IMPLIQUANT DES VÉHICULES SCOLAIRES ENTRE 1985 ET 1989[1]

	1985	1986	1987	1988	1989	VARIATION 89-85
Nombre d'accidents	240	186	199	228	215	-2,7%
ÉVOLUTION DU NOMBRE DE VICTIMES SELON LA NATURE DES BLESSURES						
Légères	330	267	297	274	247	-7,0%
Graves	42	25	26	39	29	-8,8%
Mortelles	9	9	1	10	13	9,6%
Totales	381	301	324	323	289	-6,7%
ÉVOLUTION DU NOMBRE DE VICTIMES PAR CATÉGORIE D'ÂGE						
0-4	8	8	2	8	4	-15,9%
5-12	96	93	123	83	65	-9,3%
13-17	47	44	46	43	47	0,0%
Autres	230	156	153	189	173	-6,9%
NOMBRE DE VICTIMES/ PAR ACCIDENT	1,59	1,61	1,63	1,42	1,34	-4,2%

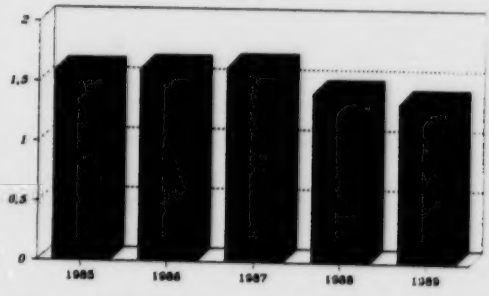
SOURCES: Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ), Direction de la statistique, **"Accidents corporels impliquant des véhicules affectés au transport scolaire et des véhicules affectés au transport urbain"** et **"Nombre de victimes (de toutes provenances) impliquant des véhicules affectés au transport scolaire et au transport urbain".**

FIGURE 13
VICTIMES – TRANSPORT SCOLAIRE
NATURE DES DOMMAGES CORPORELS



1989

FIGURE 14
NOMBRE DE VICTIMES PAR ACCIDENT
AVEC DOMMAGES CORPORELS DE 1985 A 1989



1. Le nombre d'accidents et le nombre de victimes ont été inventoriés selon les critères suivants:
   - période scolaire: du 1er septembre au 23 juin, du lundi au vendredi, entre 7h et 18h
   - fêtes exclues: noel - jour de l'an, pâques, dollard, travail, action de grâce

   Victimes dans les accidents impliquant un autobus scolaire avec au moins une des caractéristiques suivantes: - le mouvement des piétons est "enfant montait/descendait autobus d'écoliers"
   - la signalisation est "feu d'écoliers" ou "feux clignotants d'autobus d'écoliers"
   - dépassement ou croisement d'un autobus scolaire à l'arrêt ou dont les feux clignotaient

4.7 COMPARAISONS FINANCIÈRES ENTRE LES TRANSPORTEURS SCOLAIRES DU QUÉBEC ET DE L'ONTARIO[18]

Le Québec qui, jusqu'à tout récemment, s'était classé bon dernier au chapitre du rendement de l'actif affiche depuis 1987 le meilleur ratio soit 16,02 %. Ainsi, pour la période de 1984 à 1987, on observe pour l'Ontario et le Canada une baisse significative du rendement de l'actif après amortissement. Cette baisse a surtout été enregistrée pour la dernière année. On ne peut relier cette diminution aux opérations des transporteurs scolaires puisque c'est l'augmentation considérable du total de l'actif, occasionnée par la croissance des immobilisations en terrains et bâtiments, qui explique la majeure partie de la diminution du rendement. En moyenne pour les 4 années recensées, le rendement de l'actif en Ontario reste cependant le meilleur à 15,70%.

En ce qui concerne la marge bénéficiaire brute le Québec avec un ratio de 32,43 % se classe derrière l'Ontario (35,10 %) et la moyenne canadienne (33,39 %) et cela malgré une amélioration de plus de 2 points de pourcentage depuis 1984.

TABLEAU 8
RENDEMENT DE L'ACTIF ET MARGE BÉNÉFICIAIRE BRUTE
POUR LES TRANSPORTEURS DU QUÉBEC, DE L'ONTARIO ET DU CANADA DE 1984 À 1987[1]

RENDEMENT DE L'ACTIF (Après amortissement)

	1984	1985	1986	1987	MOYENNE
QUÉBEC	17,06%	13,13%	13,17%	16,02%	14,85%
ONTARIO	20,46%	19,56%	16,09%	6,70%	15,70%
CANADA	17,91%	16,20%	14,87%	8,66%	14,41%

MARGE BÉNÉFICIAIRE BRUTE (Avant frais d'administration)

	1984	1985	1986	1987	MOYENNE
QUÉBEC	30,16%	28,81%	29,07%	32,43%	30,12%
ONTARIO	36,14%	34,78%	37,53%	35,10%	35,89%
CANADA	32,63%	31,89%	33,67%	33,39%	32,90%

SOURCE: Statistique Canada, Catalogue 53-215, "Statistiques du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain" de 1984 à 1987.

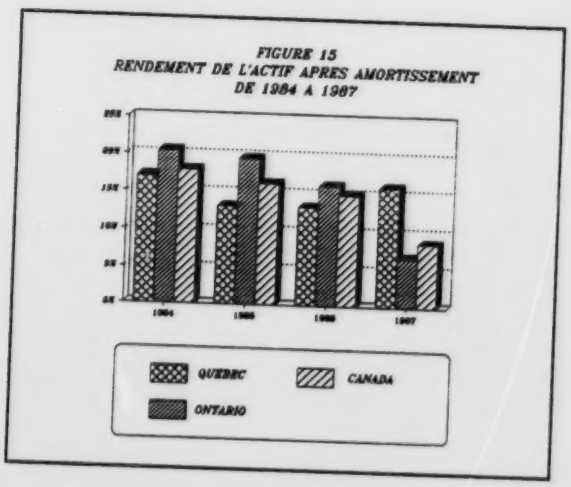


FIGURE 15
RENDEMENT DE L'ACTIF APRES AMORTISSEMENT
DE 1984 A 1987

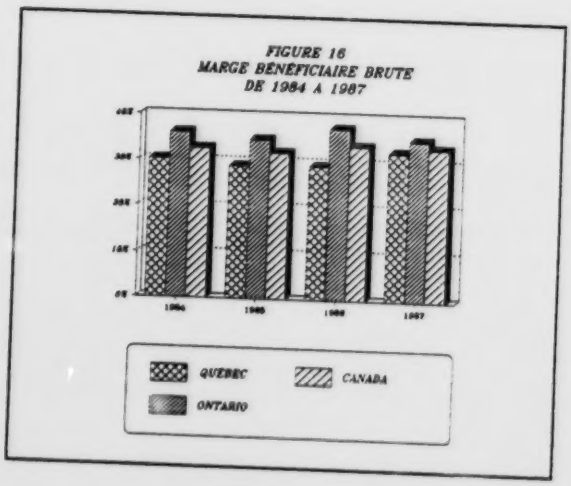


FIGURE 16
MARGE BENEFICIAIRE BRUTE
DE 1984 A 1987

1. Données de Statistique Canada disponibles pour les transporteurs scolaires qui ont des recettes brutes d'exploitation de 100 000$ et plus seulement.

1. Les articles 59 à 59.4 de la Loi sur l'enseignement privé (L.R.Q., E-9) attribuent aux institutions privées admissibles des pouvoirs similaires à ceux des commissions scolaires en matière de transport.

Pour la période étudiée, le nombre de commissions scolaires retenu est le suivant:

ÉVOLUTION DU NOMBRE DE COMMISSIONS SCOLAIRES CATHOLIQUES, PROTESTANTES ET DU NOMBRE D'INSTITUTIONS PRIVÉES ENTRE 1983-1984 ET 1987-1988

	84-85	85-86	86-87	87-88	88-89
C.S. catholiques	77	77	91	94	96
C.S. protestantes	13	13	13	13	13
Institutions privées	17	17	17	18	19
TOTAL	107	107	121	125	128

2. 1982-1983 à 1984-1985: Premier cadre financier triennal.
1985-1986 à 1987-1988: Deuxième cadre financier triennal.
1988-1989 à 1991-1992: Troisième cadre financier triennal.

3. Des mesures annuelles de compression de -4 %, -3 % et -3 % ont été appliquées à l'indexation de l'allocation de base au cours du premier cadre financier.

4. Retenons que, depuis 1987-1988, une partie des surplus sert à financer les coûts du transport des EDAA et réduit d'autant l'allocation spécifique versée par le MTQ. Depuis 1988-1989, le MTQ a introduit une mesure permettant de récupérer et redistribuer une partie du surplus aux commissions scolaires qui ont des problèmes de financement occasionnés par des croissances importantes de la clientèle.

5. Seules l'entrée et la sortie des élèves sont subventionnées. Le transport du midi n'est pas admissible aux subventions gouvernementales. Les commissions scolaires doivent financer ce transport à même leurs surplus ou encore par la taxation locale ou une tarification spécifique.

6. Transport complémentaire: Un montant de 1 $ par élève inscrit.

Transport inter-écoles: Égale aux crédits alloués pour l'année précédente indexée.

Transport - maternelle-maison et animation: Égale aux crédits alloués pour l'année précédente indexée. Le montant est aussi ajusté selon certains critères de variations de clientèle.

Transport périodique: Égale aux crédits alloués pour l'année précédente indexée.

Il est important de mentionner que dans le nouveau cadre financier triennal qui a débuté avec l'année scolaire 1989-1990 les allocations pour le transport inter-écoles et le transport périodique ont été assimilées à l'enveloppe de base des commissions scolaires.

7. En 1986-1987 et 1987-1988, le MTQ exigeait que les commissions scolaires qui se dégageaient des surplus devaient prioritairement financer le transport des EDAA. Pour l'année scolaire 1988-1989, cette exigence a été retirée.

8. Transport exclusif: Transport effectué par des véhicules servant exclusivement à la clientèle désignée par une institution d'enseignement privée ou par une commission autorisée. Comprend les élèves de la maternelle-maison, maternelle 4 à 5 ans, du primaire et du secondaire.

Transport intégré: Transport effectué par des véhicules desservant des parcours réguliers de transport en commun et qui ne sont pas exclusivement réservés à la clientèle désignée par une institution d'enseignement privée ou par une commission autorisée. La tarification de cette catégorie de transport est celle du laissez-passer du transport en commun.

9. La catégorie «autres» comprend les dépenses du transport par ententes, du transport exceptionnel, des équipements ou véhicules transportant des EDAA et des frais d'administration.

10. Solde normalisé: Différence entre les revenus et dépenses de transport quotidien matin et soir ajustée afin d'exclure les revenus et dépenses liés aux arrêts de services. Par conséquent, le solde réel des commissions scolaires est différent du solde normalisé lorsque celles-ci financent le transport du midi à même les surplus dégagés par le transport quotidien matin et soir.

11. Incluant les élèves de la maternelle (maternelle-maison et maternelle 4 à 5 ans).

12. La catégorie «autres élèves» qui ne compte que pour 1 % des déplacements comprend les adultes qui, à l'occasion et sous certaines conditions (mesures de polyvalence), peuvent utiliser le transport scolaire, la clientèle sous juridiction du gouvernement du Canada (base militaire, réserve indienne,...), etc.

13. On calcule le nombre de places disponibles à partir de la capacité (places assises du niveau primaire et secondaire) de chaque type de véhicule, pondérée par la proportion moyenne des élèves de chaque niveau scolaire. Selon cette hypothèse, les capacités des véhicules sont les suivantes:

Types de véhicules	primaire	secondaire
4 à 5 rangées	27	18
6 à 7 rangées	39	26
8 à 9 rangées	51	34
10 à 11 rangées	63	42
12 rangées	72	48
Véhicules adaptés	36	24
Berlines	8	8

14. Pour le calcul des ratios de coût par véhicule et de coût par élève, seules sont retenues les dépenses qui sont directement liées à l'utilisation des véhicules scolaires pour les activités faisant l'objet de subventions du ministère des Transports pour le transport dit «nécessaire», soit le transport matin et soir, le transport maternelle-maison et animation, le transport inter-écoles, le transport périodique et le transport des EDAA.

Par ailleurs, lorsqu'on calcule le coût au kilomètre, les dépenses de transport périodique ont été exclues, car le kilométrage imputable à cette catégorie de transport n'a pu être déterminé à partir des données disponibles.

15. Pour obtenir une base commune de comparaison, soit le coût moyen d'un véhicule de 12 rangées de banquettes, on a procédé à une pondération selon les types de véhicules. Cette pondération établie selon une moyenne sur trois ans des coûts des véhicules donne les résultats suivants:

4 à 5 rangées = 83,72%
6 à 7 rangées = 88,67%
8 à 9 rangées = 92,70%
10 à 11 rangées = 95,34%
12 rangées et plus = 100,0%
Véhicules adaptés = 94,85%
Berlines = 34,56%

16. Les données disponibles pour l'analyse de la sécurité dans le transport scolaire proviennent de la SAAQ. Ces données nous ont été fournies au 31 décembre de chaque année. Ainsi, les ratios calculés ne sont pas conciliables avec ceux des sections précédentes (nombre de véhicules différents,...).

17. Véhicules conformes: Véhicules n'ayant aucune défectuosité mineure ou majeure telle que définie dans le règlement sur la vérification mécanique et sur les normes de sécurité des véhicules routiers.
Véhicules non conformes avec des défectuosités mineures: Véhicules déclarés non conformes à cause des défectuosités mineures observées sur ceux-ci et qui, sans être non sécuritaires, exigent l'exécution des réparations dans les 48 heures.
Véhicules non conformes avec des défectuosités majeures: Véhicules remisés parce qu'ils sont déclarés non conformes et non sécuritaires à cause des défectuosités majeures observées sur ces véhicules.

18. Les données de Statistique Canada comprennent seulement les transporteurs scolaires qui font des recettes brutes d'exploitation de 100 000 $ et plus. En 1986, par exemple, on comptait environ 1 000 transporteurs scolaires au Québec et seulement 450 faisaient partie de l'échantillon du recensement.

5. PROGRAMME DE TRANSPORT ADAPTÉ

5. PROGRAMME DE TRANSPORT ADAPTÉ

5.1 PRÉSENTATION DU PROGRAMME

En vue de favoriser l'intégration de la personne handicapée à la société québécoise, le gouvernement du Québec a adopté, en 1978, la Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées. Cette loi vise essentiellement à assurer aux personnes handicapées la reconnaissance et l'exercice en pleine égalité des droits et libertés reconnus à tous les citoyens, dont l'accès au transport.

En 1979, le gouvernement a introduit un programme d'aide au transport des personnes handicapées. L'objectif de ce programme d'aide est de faciliter l'intégration de la personne handicapée aux activités de la société, en fournissant une aide financière aux organismes publics de transport en commun ainsi qu'aux municipalités qui exploitent ou veulent se doter d'un service de transport adapté.[1]

Pour être admissible au transport adapté une personne doit être incapable d'utiliser le réseau de transport en commun régulier. L'admissibilité au transport a été confiée à un comité formé de représentants de l'organisme ou des municipalités, et des personnes handicapées.[2]

Le programme d'aide verse aux organismes ou municipalités qui organisent le transport une subvention annuelle égale à 75 % des coûts admissibles du service de transport adapté.[3] Le solde de 25 % est défrayé par les municipalités participantes et par les usagers. La tarification des usagers doit être équivalente au tarif régulier du transport en commun.[4]

La Direction des programmes d'aide en transport terrestre des personnes est responsable de la gestion de ce programme. En 1989, le Ministère a versé 22,2 M$ à 77 services de transport adapté dans le cadre de ce programme[5].

5.2 ÉVOLUTION DES REVENUS ET DÉPENSES

Revenus

Entre 1985 et 1989, les revenus totaux pour le transport adapté ont augmenté de 18,6 % en moyenne par année pour atteindre 31,5 M$. En dollars constants, l'augmentation annuelle moyenne des revenus a été de 13,5 % durant la période. Les municipalités ont connu la plus forte hausse annuelle moyenne, soit de 23 %. La contribution du ministère des Transports a augmenté de 17,4 %, passant de 11,7 M$ en 1985 à 22,1 M$ en 1989. La participation des usagers a augmenté de 18,1 % en moyenne par année, et se situe à 1,8 M$ en 1989.

La contribution gouvernementale au financement des services municipaux[6] a connu de loin le taux de croissance le plus élevé, soit 20,4 % par rapport à 13,8 % dans les services urbains et à 17,7 % à la STCUM. L'augmentation du nombre de services municipaux peut expliquer, dans une large mesure, la croissance de la participation gouvernementale. Malgré l'augmentation du nombre de services municipaux, la STCUM accapare encore plus de 50 % des subventions versées par le MTQ, soit 11,3 M$ en 1989. Les services municipaux (24 %) et les services urbains (26 %) suivent en ordre d'importance de la subvention.

TABLEAU 1
ÉVOLUTION DES REVENUS, DES DÉPENSES ADMISSIBLES ET LA CONTRIBUTION GOUVERNEMENTALE PAR CATÉGORIE DE SERVICE ENTRE 1985 ET 1989, EN 000$

REVENUS	1985	1986	1987	1988	1989	VARIATION 89-85
Gouvernement	11 673	13 697	15 077	18 384	22 147	17,4%
Municipalités	3 168	3 891	5 994	6 526	7 255	23,0%
Usagers	943	1 177	1 210	1 542	1 833	18,1%
Autres[1]	170	161	101	186	302	15,4%
TOTAL	15 955	18 927	22 382	26 638	31 537	18,6%
$ constant	15 955	18 044	20 420	23 395	26 522	13,5%
CONTRIBUTION GOUVERNEMENTALE						
SERVICES MUNICIPAUX	2 686	3 235	3 697	4 563	5 651	20,4%
SERVICES URBAINS	3 118	3 409	3 874	4 531	5 232	13,8%
STCUM	5 870	7 053	7 507	9 291	11 264	17,7%
TOTAL	11 673	13 697	15 077	18 384	22 147	17,4%

Source: Ministère des Transports, Direction générale du transport terrestre des personnes et des marchandises, Service du développement des politiques, Compilation spéciale tirée de: Direction des programmes d'aide en transport terrestre des personnes, "États financiers de l'année 1985 à 1989 (TA-201)" et "Répertoire Statistique - Transport adapté 86 à 89".

FIGURE 1
ÉVOLUTION DES REVENUS DES SERVICES DE TRANSPORT ADAPTÉ ENTRE 1985 ET 1989

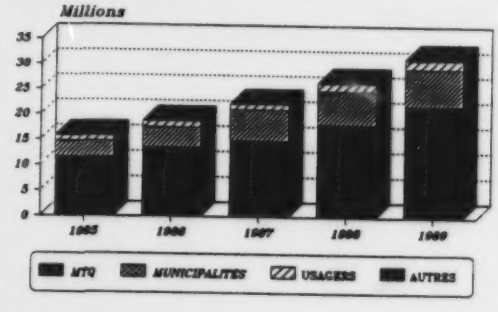
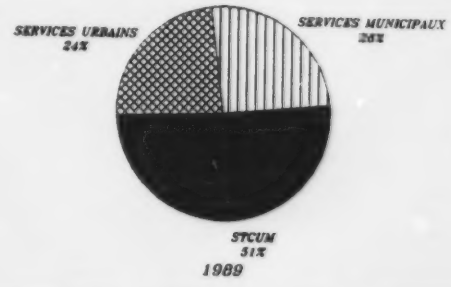


FIGURE 2
PART RELATIVE DES SUBVENTIONS DU MTQ SELON LA CATEGORIE DE SERVICE



1. Autres revenus: Revenus d'intérêts, revenus provenant de la vente de biens meubles ou de matériel roulant non remplacés, d'un remboursement de taxe sur l'essence. Revenus d'autres services de transport.

Dépenses

De 1985 à 1989, les dépenses admissibles[7] ont augmenté dans la même proportion que les revenus, soit autour de 19 % en moyenne par année pour se chiffrer à 31 M$ en 1989 soit le double de celles de 1985. Les catégories de dépenses «immobilisation» (+45,8 %), «contrat-taxi» (+41,6 %) et «administration» (+34 %) sont dans l'ordre, celles ayant connu les plus fortes hausses annuelles moyennes. Les dépenses de fonctionnnement (+1,2 %) et les salaires (+9,8 %) sont, d'autre part, les 2 catégories de dépenses ayant connu les hausses les plus faibles.

Durant la période, la part relative de quatre catégories de dépenses dans les dépenses totales s'est passablement modifiée. D'abord, la proportion des salaires dans les dépenses totales a diminué de façon significative, passant de 48 % en 1984 à 35 % en 1989. Cette diminution significative ne correspond pas à une baisse des salaires, mais est plutôt attribuable à l'augmentation du nombre de services à contrat (voir figure 13). Ensuite, la part relative des dépenses de fonctionnement a aussi diminué: de 12 % des dépenses totales en 1984, elle est seulement de 6 % en 1989. La part relative des dépenses de contrat de taxi dans les dépenses totales a augmenté considérablement, passant de 10 % en 1985 à 21 % en 1989. L'augmentation de la part relative des dépenses «contrat-taxi» s'explique, dans une large mesure, par l'utilisation plus importante des taxis pour répondre à une croissance de la demande de service de transport adapté (voir section 6.4). Finalement, les dépenses d'immobilisation qui représentaient seulement 3 % des dépenses totales en 1985 comptent maintenant pour plus de 6 % de celles-ci.

TABLEAU 2
ÉVOLUTION DES DÉPENSES DU TRANSPORT ADAPTÉ PAR CATÉGORIE DE DÉPENSES ENTRE 1985 ET 1989, EN 000$

CATÉGORIE DE DÉPENSE	1985	1986	1987	1988	1989	VARIATION 89-85
Salaire	7 659	7 957	8 535	9 682	11 135	9,8%
Administration	1 016	1 743	1 981	2 238	3 279	34,0%
Fonctionnement	1 956	2 315	1 697	1 688	2 055	1,2%
Contrat - minibus	2 663	3 147	3 766	4 491	5 834	21,7%
Contrat - taxi	1 633	2 681	4 308	5 913	6 559	41,6%
Immobilisation	444	451	875	1 187	2 007	45,8%
Autres	265	727	923	1 082	514	18,1%
DÉPENSES ADMISSIBLES	15 636	19 020	22 085	26 266	31 023	18,7%
$ constants	15 636	18 133	20 149	23 068	26 090	13,7%
Autres services	163	554	136	240	360	21,9%
DÉPENSES TOTALES	15 799	19 574	22 221	26 505	31 383	18,7%
$ constants	15 799	18 661	20 273	23 279	26 392	13,7%

Source: Ministère des Transports, Direction générale du transport terrestre des personnes et des marchandises, Service du développement des politiques, Compilation spéciale tirée de: Direction des programmes d'aide en transport terrestre des personnes, "États financiers de l'année 1985 à 1989" et Répertoire Statistique - Transport adapté 86 à 89".

FIGURE 3
ÉVOLUTION DES DÉPENSES ADMISSIBLES
DU TRANSPORT ADAPTÉ, 1985 ET 1989

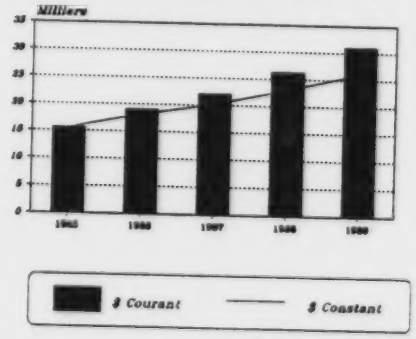
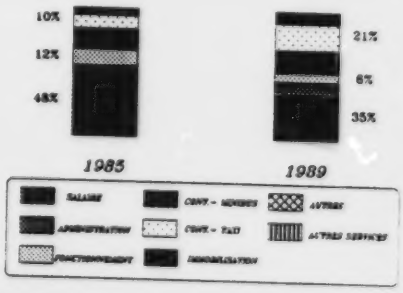


FIGURE 4
CATÉGORIES DE DÉPENSES
TRANSPORT ADAPTÉ



5.3 DEMANDE DE TRANSPORT ADAPTÉ

■ Caractéristiques de la demande

*** Par catégorie d'âge**

En 1988, 28 407 personnes[8] étaient admises dans les différents services de transport adapté. Tant dans les services municipaux que dans les services urbains, cette clientèle est relativement âgée, car 44 % des personnes admises ont plus de 60 ans;[9] au total, 31 % des personnes admises ont entre 61 ans et 80 ans et 13 % ont plus de 80 ans. Pour leur part, les personnes âgées entre 41 et 60 ans représentent 22 % des personnes admises au transport adapté. De plus, les services de transport adapté ont admis 33 % de personnes de moins de 40 ans, soit 21 % âgées entre 21 et 40 ans, 7 % entre 6 et 20 ans, et 1 % de moins de 5 ans.

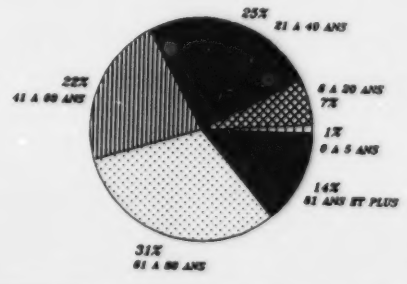
Il est important de retenir que l'âge de la clientèle peut influencer l'organisation des transports. La population du Québec vieillit et il apparaît que la demande de service de transport adapté pour cette catégorie de clientèle pourrait augmenter. Dans l'avenir, toute révision de la politique d'admissibilité au transport adapté devra tenir compte de l'évolution des caractéristiques démographiques.

TABLEAU 3
NOMBRE DE PERSONNES ADMISES PAR CATÉGORIES D'ÂGE
DANS LES SERVICES MUNICIPAUX ET URBAINS EN 1988

CATÉGORIES D'ÂGE	SERVICES MUNICIPAUX[1]	SERVICES URBAINS[2]	TOTAL DES SERVICES
0 A 5 ANS	136	146	282
6 A 20 ANS	896	1 046	1 942
21 A 40 ANS	3 169	3 955	7 124
41 A 60 ANS	2 838	3 353	6 191
61 A 80 ANS	3 558	5 360	8 918
81 ANS ET PLUS	1 659	2 291	3 950
TOTAL	12 256	16 151	28 407

SOURCE: Ministère des Transports, Direction des programmes d'aide, «Rapport sur le fonctionnement du comité d'admissibilité - 1988».

FIGURE 5
PERSONNES ADMISES PAR GROUPE D'AGE
TOTAL - 1988



1. Excluant Chambly, Louiseville, Saint-André-Avellin, la MRC de Manicouagan et Tracy.

2. Excluant la CITF.

*** Par déficience[10]**

En 1987, le nombre de personnes admises au service de transport adapté, et qui doivent se déplacer en fauteuil roulant (locomoteur-fauteuil roulant), est beaucoup plus important dans les services urbains que dans les services municipaux. Dans les services urbains, 47 % des personnes admises sont de la catégorie «locomoteur-fauteuil roulant». Dans les services municipaux, par contre, les personnes se déplaçant en fauteuil roulant représentent 27 % des personnes admises. La clientèle qui se déplace en fauteuil roulant se localise le plus souvent près des grandes villes pour profiter des services qu'on y retrouve. Cette catégorie de clientèle exige souvent le recours à des véhicules adaptés et limite ainsi l'utilisation des taxis.

La catégorie de déficience «locomoteur-ambulant» représente 25 % de la clientèle des services urbains et 36 % de celle des services municipaux. Le nombre de personnes admises qui sont classifiées dans la catégorie «visuel-ambulant» représentent autour de 6 % de la clientèle admise dans les deux types de services.

Finalement, les personnes déficientes intellectuelles ambulantes qui sont admises dans les services de transport adapté se retrouvent dans une proportion plus grande dans les services municipaux (28 % contre 17 %). Cette catégorie de clientèle peut facilement être transportée par des taxis, car elle ne requiert pas l'utilisation de véhicules adaptés.

TABLEAU 4
NOMBRE DE PERSONNES ADMISES PAR DÉFICIENCE
DANS LES SERVICES MUNICIPAUX ET URBAINS EN 1988

CATÉGORIES DE DÉFICIENCE	SERVICES MUNICIPAUX[1]	SERVICES URBAINS[2]	TOTAL DES SERVICES
LOCOMOTEUR FAUTEUIL ROULANT	3 301	2 989	6 290
LOCOMOTEUR AMBULANT	4 454	1 609	6 063
INTELLECTUEL AMBULANT	3 723	1 355	5 078
VISUEL AMBULANT	776	430	1 206
TOTAL	12 254	6 383	18 637

SOURCE: Ministère des Transports, Direction des programmes d'aide, «Rapport sur le fonctionnement du comité d'admissibilité - 1988»

FIGURE 6
PERSONNES ADMISES PAR DÉFICIENCE
SERVICES URBAINS - 1988

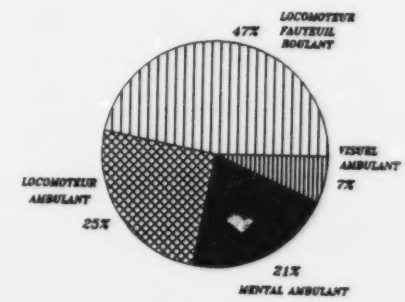
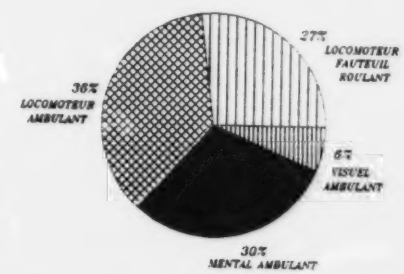


FIGURE 7
PERSONNES ADMISES PAR DÉFICIENCE
SERVICES MUNICIPAUX - 1988



1. Excluant Chambly, Louiseville, Saint-André-Avellin, la MRC de Manicouagan et Tracy.

2. Excluant la STCUM et la CITF.

■ Évolution de la demande

Entre 1985 et 1989, le nombre de personnes admises dans les différents services de transport adapté a augmenté de 10,5 % en moyenne par année pour atteindre 31 760 personnes en 1989.

* Déplacements par catégorie de service

Au total, dans les différents services de transport adapté, les déplacements qui étaient de 1 121 488 en 1985 ont dépassé les 2 M en 1989, soit une augmentation annuelle moyenne de 19,1 %. Les déplacements des personnes admises au service de transport adapté de la STCUM ont augmenté plus rapidement que ceux des personnes admises aux services municipaux et urbains, soit de près de 26,5 % en moyenne par année comparativement à 17,9 % et à 14,4 % dans les deux autres catégories. En 1989, les services de transport adapté municipaux représentent 40 % des déplacements totaux, la STCUM, 31 % et les services urbains, 29 %.

Par ailleurs, l'augmentation du nombre de déplacements a été plus rapide que l'augmentation du nombre de personnes admises. En effet, les déplacements par personnes admises ont augmenté de 7,8 % en moyenne par année et se situent à 71,1 en 1989.

TABLEAU 5
ÉVOLUTION DE LA DEMANDE DE TRANSPORT PAR CATÉGORIE DE SERVICE ENTRE 1985 ET 1989

	1985	1986	1987	1988	1989	VARIATION 89-85
Personnes admises	21 283	23 672	25 963	30 506	31 760	10,5%
NOMBRE DE DÉPLACEMENTS[1]						
Services municipaux	467 666	538 865	649 299	779 337	904 736	17,9%
Services urbains	379 443	434 042	475 371	557 603	649 432	14,4%
STCUM	274 379	341 975	435 036	656 709	703 021	26,5%
TOTAL	1 121 488	1 314 882	1 559 706	1 993 649	2 257 189	19,1%
DÉPLACEMENTS/PERSONNE ADMISE	52,7	55,5	60,1	65,4	71,1	7,8%

Source: Ministère des Transports, Direction générale du transport terrestre des personnes et des marchandises, Service du développement des politiques, Compilation spéciale tirée de: Direction des programmes d'aide en transport terrestre des personnes **"Rapport trimestriel d'exploitation de l'année 1985 à 1989"** et **"Répertoire Statistique - Transport adapté 86 à 89"**.

FIGURE 8
ÉVOLUTION DU NOMBRE DE PERSONNES ADMISES AU TRANSPORT ADAPTÉ ENTRE 1985 ET 1989

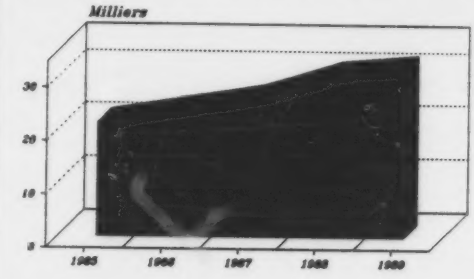
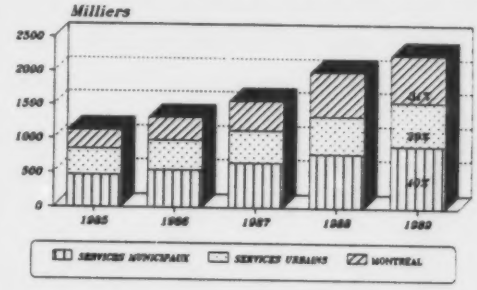


FIGURE 9
ÉVOLUTION DES DÉPLACEMENTS PAR CATÉGORIE DE SERVICE ENTRE 1985 ET 1989



1. Nombre de voyages aller ou retour effectués par les usagers du transport adapté. Le voyage aller-retour représente deux déplacements.

*** Déplacements par mode de transport**

Comme il a été mentionné précédemment, rappelons que le nombre de déplacements totaux a augmenté de 19,1 % en moyenne par année pour se situer à près de 2,3 M en 1989. Le nombre de déplacements en taxi a augmenté beaucoup plus rapidement que le nombre de déplacements en minibus. En effet, l'augmentation annuelle moyenne des déplacements en taxi entre 1985 et 1989 est de 38,1 % et celle des déplacements en minibus de seulement 11,2 %. Ainsi, la proportion des déplacements en taxi par rapport aux déplacements totaux a augmenté considérablement, passant de 23 % en 1985 à 42 % en 1989, soit presque le double.

Par ailleurs, on remarque que l'utilisation du taxi est différente dans chacune des catégories de service. En 1989, dans les services municipaux, les déplacements en taxi représentent seulement 20 % des déplacements totaux. Les services urbains, quant à eux, transportent 42 % de leur clientèle en taxi et 58 % en minibus. À la STCUM, les taxis sont utilisés dans 69 % des déplacements et les minibus dans seulement 31 %. Il est important de mentionner que l'utilisation plus importante des taxis à la STCUM est assez récente. En effet, c'est seulement depuis 1986 que le service de transport adapté de la STCUM utilise davantage les taxis que les minibus.

En 1984, seulement 31 % des services de transport adapté (15 services sur 48) utilisaient les taxis pour effectuer 154 644 déplacements. Les contrats de taxis étaient alors évalués à 581 000 $ (voir tableau 2). Par contre, en 1989, plus de 70 % des services de transport adapté (55 services sur 77) effectuent avec des taxis 936 136 déplacements, et les contrats de taxis sont de 6,6 M$.

Pour combler les nouveaux besoins, les services de transport adapté ont eu, dans les dernières années, de plus en plus recours au contrat de taxi plutôt qu'à l'achat de minibus supplémentaires, et ce particulièrement pour répondre à la demande de pointe. Ainsi, pour des augmentations intermédiaires de clientèle, le taxi apparaît comme une solution moins coûteuse.

TABLEAU 6
ÉVOLUTION DE LA DEMANDE DE TRANSPORT PAR MODE ET PAR CATÉGORIES DE SERVICE ENTRE 1985 ET 1989

	1985	1986	1987	1988	1989	VARIATION EN %
MUNICIPAUX						
Taxi	44 596	83 111	112 033	133 913	179 097	41,6%
Minibus	423 070	455 754	537 266	645 424	725 631	14,4%
Total	467 666	538 865	649 299	779 337	904 736	17,9%
URBAINS						
Taxi	142 267	170 438	174 987	202 505	269 555	17,3%
Minibus	237 176	263 604	300 384	355 098	379 877	12,5%
Total	379 443	434 042	475 371	557 603	649 432	14,4%
STCUM						
Taxi	70 451	171 468	295 061	457 080	487 484	62,2%
Minibus	203 928	170 507	139 975	199 629	215 537	1,4%
Total	274 379	341 975	435 036	656 709	703 021	26,5%
TOTAL DES SERVICES						
Taxi	257 314	425 017	582 081	793 498	936 136	38,1%
Minibus	864 174	889 865	977 625	1 200 151	1 321 045	11,2%
Total	1 121 488	1 314 882	1 559 706	1 993 649	2 257 189	19,1%

Source: Ministère des Transports, Direction générale du transport terrestre des personnes et des marchandises, Service du développement des politiques, Compilation spéciale tirée de: Direction des programmes d'aide en transport terrestre des personnes "Rapport trimestriel d'exploitation de l'année 1985 à 1989" et "Répertoire Statistique - Transport adapté 86 à 89".

FIGURE 10
ÉVOLUTION DES DÉPLACEMENTS PAR MODE DE TRANSPORT ENTRE 1985 ET 1989

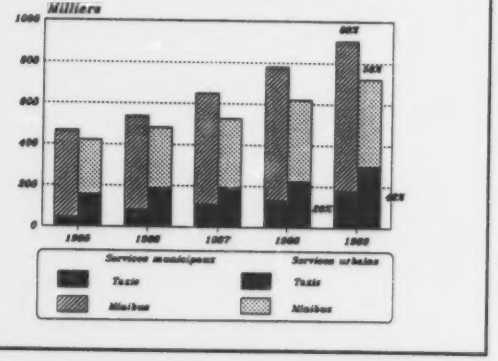
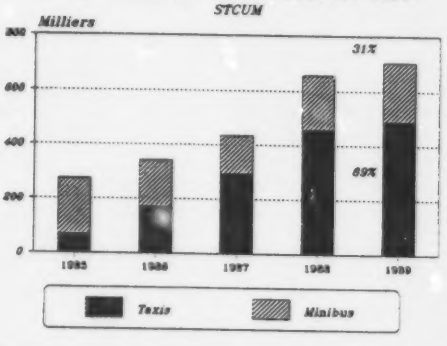


FIGURE 11
ÉVOLUTION DES DÉPLACEMENTS PAR MODE DE TRANSPORT ENTRE 1985 ET 1989
STCUM



5.4 OFFRE DE TRANSPORT ADAPTÉ

Évolution de l'offre

La proportion de la population du Québec résidant dans une municipalité desservie par un service de transport adapté est passée de 74 % en 1985 à plus de 80 % en 1989. Les municipalités desservies représentent, en 1989, 37 % des municipalités du Québec (550 sur 1 496 municipalités).

Depuis 1985, le nombre de services de transport adapté est passé de 57 à 77, soit une augmentation annuelle moyenne de 7,8 %. Entre 1985 et 1989, dans les services municipaux, 20 nouveaux services regroupant 225 nouvelles municipalités ont été mis sur pied. Entre 1985 et 1986, 66 % (43 sur 60) des nouvelles municipalités ont été intégrées aux services existants, alors qu'entre 1988 et 1989 seulement 51 % (33 sur 65) des nouvelles municipalités ont été intégrées, les autres municipalités créant de nouveaux services (8 services créés).

En 1985, plus de la moitié (58 %) des 48 services de transport adapté opéraient en régie. En 1989, par contre, 56 % des 77 services opèrent à contrat et 44 % en régie. De plus, 65 % des contrats ne comprennent pas la répartition des services.

TABLEAU 7
ÉVOLUTION DE LA POPULATION TOTALE ET DESSERVIE, DU TAUX DE COUVERTURE, DU NOMBRE DE SERVICES[1] ET DU NOMBRE DE MUNICIPALITÉS ENTRE 1985 ET 1989

	1985	1986	1987	1988	1989	VARIATION 89-85
Population totale	6 480 151	6 517 948	6 551 241	6 506 699	6 540 406	0,2%
Population desservie	4 789 606	4 915 886	4 935 077	5 113 053	5 262 878	2,4%
Taux de couverture	73,9%	75,4%	75,3%	78,6%	80,5%	2,1%

CATÉGORIES DE SERVICES	1985		1986		1987		1988		1989		VARIATION 89-85	
	S	N[2]	S	N	S	N	S	N	S	N	S	
Municipaux	48	326	53	386	54	400	60	485	68	550	9,1%	14,0%
Urbains	8	42	8	42	8	42	8	42	8	43[3]	0,0%	0,6%
STCUM	1	29	1	29	1	29	1	29	1	29	0,0%	0,0%
TOTAL	57	397	62	457	63	471	69	556	77	622	7,8%	11,9%

Source: Bureau de la statistique du Québec, "Répertoire des municipalités du Québec" entre 1985 et 1989. Ministère des Transports, Direction des programmes d'aide en transport terrestre des personnes et des marchandises.

FIGURE 12
NOUVELLES MUNICIPALITÉS PARTICIPANTES CRÉATION DE SERVICES VERSUS INTÉGRATION

FIGURE 13
MODE DE GESTION DES SERVICES

1. Excluant le service de transport adapté du CIT de Lafontaine (St-jérôme) et la municipalité de Ste-Anne-des-Monts (début des opérations à la fin de décembre seulement).

2. S: Nombre de services de transport adapté pour l'année.
   N: Nombre de municipalités participantes pour l'année.

3. Annexion de la ville de Saint-Jean-Chrysostôme à la CITRSQ.

Utilisation des minibus[11]

Entre 1985 et 1989, le nombre de minibus affectés au transport adapté est passé de 131 à 199, soit une augmentation annuelle moyenne de 11 %. Les services municipaux (+12,5 %) et les services urbains (+13,4 %) ont connu sensiblement la même augmentation de minibus. À la STCUM, une hausse inférieure de près de 5,7 % est à signaler. En 1989, le nombre moyen de minibus par service est de 1,5 dans les services municipaux, 6,6 dans les services urbains et 45 à la STCUM.

Au total pour l'ensemble des services de transport adapté, l'achalandage par minibus est resté assez stable (+0,2 %). Dans les services municipaux (7 184) et urbains (7 167) le taux d'utilisation des minibus est près de 1,5 fois plus élevé qu'à la STCUM (4 790). Seuls les services municipaux (+1,7 %) ont enregistré une hausse des déplacements par minibus, les services urbains (-0,8%) et la STCUM (-4,1 %) ont connu des baisses de cet indicateur. À noter cependant que, depuis 1987, cette tendance semble se renverser.

Le kilométrage a augmenté considérablement durant la période, passant de 6,5 M de véhicules-kilomètres à plus de 9 M entre 1985 et 1989, soit une augmentation annuelle moyenne de près de 9 %. Le kilométrage a surtout augmenté dans les services municipaux (+15 %), alors qu'il augmentait de respectivement 7 % et 1 % dans les commissions et à la STCUM. Cependant, à l'exception des services municipaux qui ont connu une augmentation annuelle moyenne de 2,2 % du kilométrage par minibus, les autres services de transport adapté ont vu cet indicateur diminuer respectivement de 5,6 % pour les services urbains et de 4,5 % pour la STCUM durant la période.

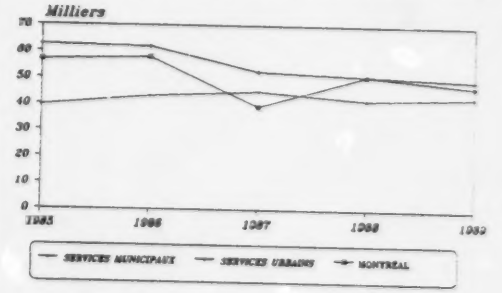
TABLEAU 8
ÉVOLUTION DU NOMBRE DE MINIBUS, DU NOMBRE DE MINIBUS PAR SERVICE, DES VÉHICULES-KILOMÈTRES ET DES VÉHICULES-KILOMÈTRES PAR MINIBUS ENTRE 1985 ET 1989

	1985	1986	1987	1988	1989	VARIATION 89-85
MINIBUS						
Services municipaux	63	64	70	90	101	12,5%
Services urbains	32	36	44	50	53	13,4%
STCUM	36	46	50	42	45	5,7%
TOTAL	131	146	164	182	199	11,0%
DÉPLACEMENTS PAR MINIBUS						
MUN	6 715	7 121	7 675	7 171	7 184	1,7%
URB	7 412	7 322	6 827	7 102	7 167	-0,8%
STCUM	5 665	3 707	2 800	4 753	4 790	-4,1%
TOTAL	6 597	6 095	5 961	6 594	6 638	0,2%
KILOMÉTRAGE						
Services municipaux	2 490 028	2 764 873	3 149 543	3 756 860	4 360 581	15,0%
Services urbains	2 004 377	2 230 955	2 315 528	2 551 686	2 631 087	7,0%
STCUM	2 049 098	2 667 000	1 965 273	2 143 000	2 129 000	1,0%
TOTAL	6 543 503	7 662 828	7 430 344	8 451 546	9 120 668	8,7%
KILOMÉTRAGE/MINIBUS						
Services municipaux	39 524	43 201	44 993	41 743	43 174	2,2%
Services urbains	62 637	61 971	52 626	51 034	49 643	-5,6%
STCUM	56 919	57 978	39 305	51 024	47 311	-4,5%
TOTAL	49 950	52 485	45 307	46 437	45 833	-2,1%

FIGURE 14
NOMBRE DE VÉHICULES PAR SERVICE DE TRANSPORT ADAPTÉ

1989

FIGURE 15
VÉHICULES-KILOMETRES PAR VÉHICULE PAR CATÉGORIE DE SERVICE ENTRE 1985 ET 1989



5.5 ÉVOLUTION DES COÛTS MOYENS PAR DÉPLACEMENT

Entre 1985 et 1989, le coût moyen par déplacement est demeuré assez stable (-0,4 %) à près de 14 $. La STCUM a cependant connu une baisse assez importante du coût moyen qui est passé de 28,30 $ à 22,52 $, soit une diminution de 5,6 % en moyenne par année. Les services municipaux et urbains ont augmenté légèrement leur coût moyen par déplacement (+2,2 %). Cette situation s'explique par une croissance plus élevée de la clientèle durant la période et par l'augmentation du nombre de déplacements effectués par des véhicules taxis. Rappelons qu'en 1985, seulement 23 % des déplacements se faisaient en taxi comparativement à 42 % en 1989.

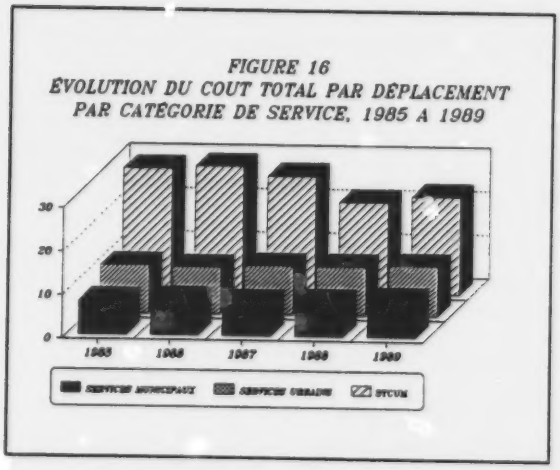
Le coût moyen par déplacement est plus élevé dans les services urbains que dans les services municipaux. En 1989, par exemple, le coût moyen par déplacement étaient respectivement de 11,47 $ et 8,55 $. Le coût moyen par déplacement à Montréal (22,52 $) est presque le triple de celui des services municipaux et le double de celui des services urbains. Même si les organismes publics de transport, qui organisent les services de transport adapté, font face à des coûts plus élevés en salaires (syndicalisation) que les services municipaux, il est difficile de justifier des différences de coûts moyens aussi importantes entre les deux catégories de services, d'autant plus entre la STCUM et les autres OPT.

TABLEAU 9
ÉVOLUTION DES COÛTS MOYENS PAR DÉPLACEMENTS DANS LES SERVICES DE TRANSPORT ADAPTÉ ENTRE 1985 ET 1989

COÛT MOYEN PAR DÉPLACEMENT	1985	1986	1987	1988	1989	VARIATION 89-85
Services municipaux	7,84	8,28	7,77	8,01	8,55	2,2%
Services urbains	11,07	10,74	11,24	11,15	11,47	0,9%
STCUM	28,30	28,94	26,88	21,03	22,52	-5,6%
TOTAL	13,94	14,47	14,16	13,17	13,74	-0,4%

Source: Ministère des Transports, Direction générale du transport terrestre des personnes et des marchandises, Service du développement des politiques, Compilation spéciale tirée de: Direction des programmes d'aide en transport terrestre des personnes, "États financiers de l'année 1985 à 1989" et "Répertoire Statistique - Transport adapté 86 à 89".

FIGURE 16
ÉVOLUTION DU COUT TOTAL PAR DÉPLACEMENT PAR CATÉGORIE DE SERVICE, 1985 A 1989



1. La subvention est versée à l'organisme ou à la municipalité mandataire et responsable du fonctionnement du transport adapté suite à l'approbation, par le ministre des Transports, d'un plan de développement du transport adapté. Ce plan de développement doit décrire la situation du transport adapté dans la région: les caractéristiques de la clientèle, les motifs de déplacements, les horaires, le territoire desservi, la tarification, le type de véhicules, le personnel.

2. En 1983, une politique d'admissibilité au transport adapté pour les personnes handicapées a été introduite. Le comité d'admissibilité a pour mandat de statuer sur l'admissibilité des personnes handicapées en tenant compte de leurs limitations fonctionnelles et de leurs difficultés face au transport.

3. La subvention n'est versée que pour les coûts admissibles qui sont préalablement approuvés par le ministre des Transports.

4. Les municipalités s'engagent au début de l'exercice pour un montant pouvant aller jusqu'à 20 % des coûts. Ainsi, si les sommes obtenues auprès des usagers dépassent le 5 % et que les municipalités n'ajustent pas leurs versements en conséquence, les services sont en mesure de dégager des surplus. Ces surplus peuvent avoir trois fonctions:

   * Servent à financer le fonctionnement des services en début d'année avant l'arrivée des subventions;

   * Sont une réserve face aux circonstances imprévues: retrait d'un partenaire municipal, bris d'un véhicule, augmentation de la demande de services en cours d'année;

   * Servent à défrayer des dépenses non admissibles (voir note 6).

5. Excluant le CIT de Lafontaine (Saint-Jérôme) et la municipalité de Sainte-Anne-des-Monts dont le service a démarré en décembre seulement.

6. Aux fins de ce recueil, les données concernant les services de transport adapté ont souvent été divisées en trois catégories, soit:

   * Services municipaux: Services ruraux et semi-urbains;

   * Services urbains: Organismes publics de transport qui organisent le transport adapté
     CTCUQ: Commission de transport de la communauté urbaine de Québec,
     CTCRO: Commission de transport de la communauté régionale de l'Outaouais,
     STL: Société de transport de Laval,
     STRSM: Société de transport de la Rive-Sud de Montréal,
     CITRSQ: Commission intermunicipale de transport de la Rive-Sud de Québec,
     CITS: Commission intermunicipale de transport du Saguenay,
     CITF: Commission intermunicipale de transport des Forges,
     CMTS: Commission métropolitaine de transport de Sherbrooke;

   * STCUM: Société de transport de la communauté urbaine de Montréal.

7. La politique d'aide gouvernementale prévoit que le Ministère subventionne à 75 % les dépenses admissibles du transport adapté qui ont été préalablement autorisées par le ministre des Transports.

   Dépenses admissibles: Coûts d'administration, masse salariale, coûts de fonctionnement, coût des contrats (minibus et taxi), immobilisations, autres coûts (achat de système de communication,...).

   Dépenses non admissibles: Toute dépense non reliée aux opérations du service régulier de transport adapté (dépenses de transport scolaire ou nolisé, achat d'appareils ménagers,...) et toute dépense ou portion de dépense faisant l'objet d'un remboursement (taxes, compensation pour utilisation d'équipement d'un autre organisme,..).

8. Excluant Chambly, Louiseville, Saint-André-Avellin, la MRC de Manicouagan et Tracy.

9. Ministère des Transports, **«Rapport sur le fonctionnement du comité d'admissibilité - 1988»**, personnes admises par catégories d'âge.

10. **TYPE DE DÉFICIENCE:** Chaque personne admise est classée dans une seule déficience. Dans le cas de personnes atteintes de plusieurs déficiences, on choisit la déficience qui limite le plus les déplacements.
    Ex.: Toutes les personnes se déplaçant en fauteuil roulant seront inscrites dans la catégorie déficience locomotrice à cause du handicap majeur que constitue l'utilisation du fauteuil roulant dans le transport

en commun.

Locomotrice: Déficience qui affecte de façon significative et persistante la capacité de se mouvoir.

Mentale: Déficience intellectuelle et déficience psychique.

11. L'analyse des indicateurs d'offre de service peut se faire seulement pour les minibus car les informations concernant le nombre de véhicules, de véhicules-kilomètres et heures ne sont pas disponibles pour les taxis.

6. PROGRAMME DE TRANSPORT MARITIME

6. PROGRAMME DU TRANSPORT MARITIME[1]

6.1 PRÉSENTATION DU PROGRAMME

Le programme du transport maritime vise à assurer d'une part un service de traversiers (10 traverses)[2] entre les parties du réseau routier séparées par une étendue d'eau et d'autre part un service de desserte (3 dessertes)[3] entre une ou plusieurs agglomérations isolées et un centre urbain d'importance. Les traverses effectuent le transport de passagers et de véhicules et les dessertes celui des passagers et des marchandises. Les traverses sont publiques (6 traverses) et privées[4] (4 traverses) alors que les dessertes (3 dessertes) sont uniquement privées.

Les débours du gouvernement dans le cadre de ce programme sont composés de subventions et de paiements pour les contrats de services[5]. Les subventions sont versées aux 6 traverses publiques qui relèvent de la Société des traversiers du Québec (STQ), à la traverse privée de Rivière-du-Loup et à la desserte privée de Chevery. Généralement, dans le cas des organismes subventionnés, le principe de l'équilibre budgétaire prévaut, celui-ci consiste à combler le déficit d'opération des traverses publiques ou le déficit d'opération admissible de la traverse ou de la desserte privée. Cependant, la traverse de Rivière-du-Loup est une exception à cette règle puisqu'elle a droit, en plus de l'équilibre budgétaire, à une allocation à la performance qui peut conduire à un surplus non récupérable.

Dans le cadre des contrats de services, le Ministère procède par appel d'offres ou par négociation de gré à gré. De cette façon, les organismes à contrat peuvent réaliser des surplus ou des pertes d'opérations qui dans un cas ou l'autre sont de leurs responsabilités.

Au Ministère, ce programme est administré par le Service du transport maritime de la Direction générale du transport des personnes et des marchandises. Les crédits votés pour l'année 1989-1990 ont été de 35,4 M$ soit 1,5 M$ pour le fonctionnement, 0,6 M$ pour les dépenses de capital et 33,2 M$ pour les dépenses de transferts destinées aux divers transporteurs.

6.2 LES RETOMBÉES ÉCONOMIQUES

Les activités des traverses et des dessertes maritimes génèrent des retombées économiques[6] de plus de 49 M$ en 1989-1990. Sur ce, 61 % de celles-ci sont attribuables aux traverses publiques, 29 % aux dessertes maritimes et 10 % aux traverses privées.

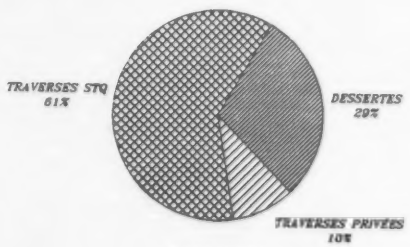
Ces activités ont augmenté de 3,9 % par rapport à 1988-1989, et de 4,6 % annuellement entre 1985-1986 et 1989-1990. On remarque toutefois que les activités des dessertes maritimes ont connu une croissance trois fois plus grande que celles des traverses publiques.

Depuis 1985-1986, les déboursés du Ministère sont passés de 26,6 M$ à 30,4 M$ soit une croissance annuelle moyenne de 3,4 %. Par rapport à 1988-1989, ces déboursés ont augmenté de 3,3 % alors que le poids de ceux-ci est demeuré constant aux environs de 62 % des retombées économiques.

TABLEAU 1
ÉVOLUTION DES RETOMBÉES ÉCONOMIQUES
DE 1985-1986 À 1989-90
(000)

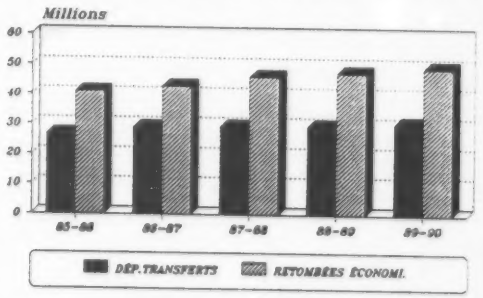
	1985-86	1986-87	1987-88	1988-89	1989-90	VARIATION 1985-90
LA STQ	26 824	28 849	29 279	29 186	29 789	2,7%
PRIVÉES	3 589	3 779	3 930	3 948	4 840	7,8%
DESSERTES	10 490	9 991	12 818	14 049	14 383	8,2%
TOTAL:	40 903	42 619	46 027	47 183	49 012	4,6%

FIGURE 1
RÉPARTITION DES RETOMBÉES ÉCONOMIQUES
PAR TYPE DE SERVICES



1989-1990

FIGURE 2
LES DÉPENSES DE TRANSFERTS ET LES
RETOMBÉES ÉCONOMIQUES, 1985-86 À 1989-90



6.3 LA SITUATION FINANCIÈRE DES TRAVERSES ET DES DESSERTES

L'évolution du déficit des traverses publiques est conditionnée par la combinaison de trois facteurs: la politique tarifaire, l'évolution de la clientèle et des dépenses. Entre 1985-1986 et 1989-1990, le déficit a augmenté de 2,05 M$, au taux annuel moyen de 2,6 %. La gratuité universelle accordée aux traverses de l'Île-aux-Coudres et de l'Île-aux-Grues en 1989-1990 est en partie responsable de cette évolution: sans cette gratuité le taux de croissance et l'augmentation du déficit serait de 2 % et 1,6 M$; les revenus auraient cru de 6,3 % au lieu de 4,8 % et contenu la croissance de 3 % des dépenses. 64,4 % de l'augmentation du déficit de 1989-1990 (702 917 $) par rapport à l'année précédente est due à cette gratuité, ainsi l'accroissement réel du déficit n'est que de 250 088 $ et découle de l'effet net de l'augmentation des revenus (430 082 $) et des dépenses (680 170 $). La traverse de Matane enregistre une forte augmentation de ses revenus (8,2 %) et une forte diminution de ses dépenses (12 %) (retrait d'un navire), par contre cette diminution est entièrement annulée par l'augmentation des dépenses de la traverse de Québec (15,9 %).

Pour les traverses privées, 74 % de leurs surplus (158 010 $) proviennent de la traverse de Rivière-du-Loup (116 772 $), en raison de son allocation à la performance. Pour les autres traverses la diminution de leur surplus est attribuable à la réduction ou au gel de leur subvention et à un accroissement de leurs dépenses.

La situation financière des dessertes maritimes est globalement meilleure que les années précédentes et essentiellement due à la desserte de la Basse-Côte-Nord qui à elle seule réalise un surplus de 1,4 M$. La desserte des Îles-de-la-Madeleine qui enregistre une diminution de son surplus depuis 1986-1987, réalise une perte de 98 119 $ en 1989-1990. Par rapport à 1988-1989, ces dessertes enregistrent une augmentation de 10 % du nombre de passagers (7 673 passagers) et de 5 % du tonnage transporté (44 020 tonnes).

TABLEAU 2
L'ÉVOLUTION DE LA SITUATION FINANCIÈRE
DES TRAVERSES ET DES DESSERTES
DE 1985-86 À 1989-90

LES SURPLUS (DÉFICITS)	1985-86	1986-87	1987-88	1988-89	1989-90	VARIATION 1985-90
LA STQ (DÉFICITS)	19 329 049	21 569 937	21 974 991	20 674 049	21 376 966	2,6%
LES TRAVERSES PRIVÉES						
ÎLE D'ENTRÉE[1]	6 628	22 386	22 722	28 862	14 987	22,6%
TÉMISCOUATA[1]	6 333	3 914	552	34 778	26 251	60,9%
RIVIÈRE-DU-LOUP	78 290	139 249	112 823	128 467	116 772	10,5%
LOTBINIÈRE	0	(11 344)	NA	NA	NA	NA
TOTAL:	91 251	154 205	136 097	192 107	158 010	14,7%
LES DESSERTES						
ÎLES-DE-LA-MADELEINE	0	128 444	61 814	32 746	(98 119)	NA
BASSE CÔTE-NORD	570 273	748 055	(1 170 249)	106 962	1 371 944	24,5%
CHEVERY	(4 637)	(2 205)	2 919	0	0	NA
TOTAL:	565 636	874 294	(1 105 516)	139 708	1 273 825	22,5%

FIGURE 3
ÉVOLUTION DES DÉFICITS DE LA STQ
1985-1986 À 1989-1990

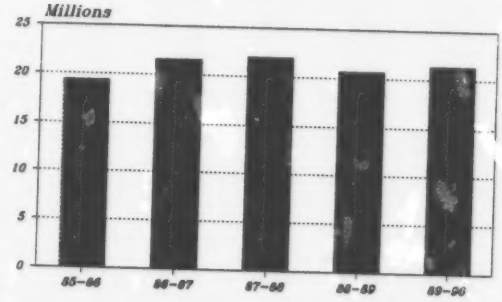
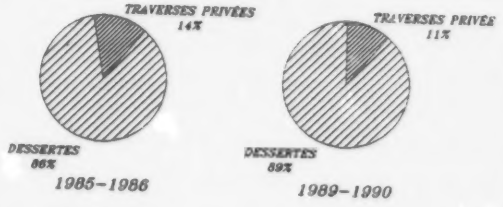


FIGURE 4
RÉPARTITION DES SURPLUS
DES ORGANISMES PRIVÉS



1 Certaines données de la traverse de l'Île d'Entrée et de Témiscouata ont été estimées: les données financières de l'Île d'Entrée de même que la masse salariale de la traverse de Témiscouata ont été indexées de 4,1 %. La clientèle de l'Île d'Entrée est la moyenne des trois dernières années disponibles.

6.4 ÉVOLUTION DES DÉPENSES DU MINISTÈRE

En 1989-1990, les dépenses du Ministère comprenant les dépenses de fonctionnement, de capital et de transfert[7] (subventions et contrats de services) aux organismes ont diminué de 1,3 M$ par rapport à 1985-1986. Ceci représente une diminution annuelle moyenne de 1 % en dollars courants et de 5,1 % en dollars constants.

Les dépenses de transferts qui représentaient en 1988-1989, 92 % des dépenses du Ministère pour ce programme représentent aujourd'hui 93 % de celles-ci et atteignent 30,8 M$. Ces dépenses de transferts ont augmenté en moyenne de 0,7 % par année en raison surtout de l'accroissement des subventions accordées aux dessertes maritimes qui ont crû de 6,2 % par année contre 2,5 % pour les traverses.

La majeure partie des dépenses de transferts de 1989-1990 sont versées aux traverses publiques de la STQ (69,4 %). Les dessertes maritimes obtiennent 25,5 % de ces dépenses contre 3,7 % pour les traverses privées.

La décision gouvernementale portant sur la gratuité universelle de deux traverses de la STQ a contribué à faire augmenter les dépenses de transferts à cet organisme de 20,7 M$ en 1988-1989 à 21,4 M$ en 1989-1990.

Au niveau des traverses privées, l'augmentation des dépenses du Ministère (145 609 $) est due essentiellement à la traverse de Rivière-du-Loup (réparation de leur moteur). Cette traverse enregistre une augmentation de 157 081 $ contre une diminution de 11 472 $ dans une autre traverse.

Les dépenses de transfert pour les dessertes augmentent de 1,7 M$ entre 1985-1986 et 1989-1990 soit une augmentation moyenne annuelle de 6,2 %. Les coûts d'opérations qui représentent 34,2 % des coûts totaux ont augmenté de 0,3 % par année contre 65,2 % pour les autres coûts.

TABLEAU 3
ÉVOLUTION DES DÉPENSES DU MTQ
DE 1985-86 À 1989-90

DÉPENSES $ 000,	1985-86	1986-87	1987-88	1988-89	1989-90	VARIATION 1985-90
FONCTIONNEMENT	1 276	1 460	1 674	1 512	1 530	4,6%
CAPITAL	2 998	1 268	1 406	1 282	634	-32,2%
TRANSFERTS						
SUBV. AUX DESSERTES	6 196	6 327	6 343	7 735	7 868	6,2%
SUBV. AUX TRAVERSES	20 379	22 472	22 975	21 665	22 514	2,5%
AUTRES	3 414	121	3 475	3 168	433	-40,3%
SOUS-TOTAL TRANSFERTS	29 989	28 920	32 793	32 568	30 815	0,7%
TOTAL DÉPENSES ($ COUR.)	34 263	31 648	35 873	35 362	32 979	-1,0%
TOTAL DÉPENSES ($ CONST.)	34 263	30 204	35 845	31 137	27 775	-5,1%

FIGURE 5
EVOLUTION DES DÉPENSES DU MTQ
DE 1985-86 A 1989-90

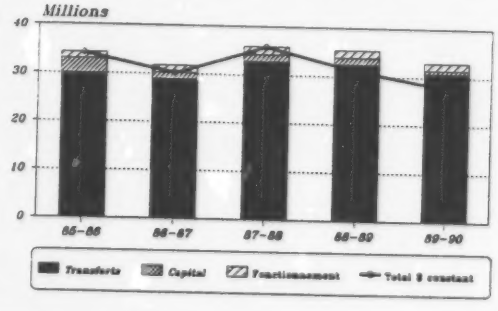
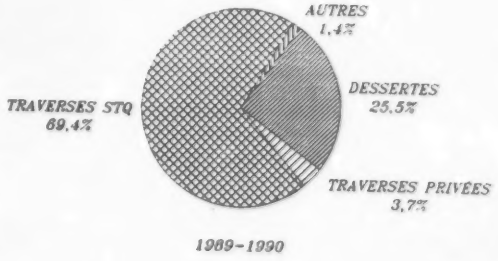


FIGURE 6
RÉPARTITION DES DÉPENSES DE TRANSFERTS
DU MTQ



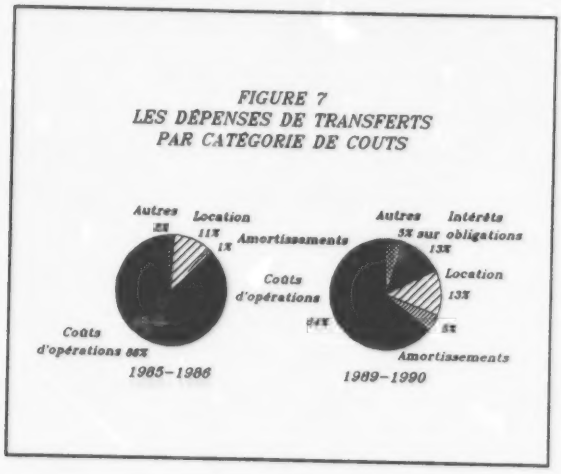
6.5 LES DÉPENSES DE TRANSFERT PAR CATÉGORIE DE COÛTS[8]

Lorsqu'on regroupe par catégorie de coûts l'ensemble des dépenses de transfer des traverses et des dessertes, on constate un grand changement au niveau d poids relatif de chacune de ces catégories. Alors qu'en 1985-1986, 86 % de dépenses de transfert étaient attribuées aux coûts d'opérations nets, ceux-c n'en représentent plus que 65 % en 1989-1990. On remarque que ce sont les coût de location, d'intérêts sur obligation et l'amortissement qui viennent accapare 31 % des dépenses de transferts contre 12 % en 1985-1986.

Si en moyenne les dépenses de transfert croissent de 3,4 %, il en est autremen lorsqu'on analyse cette croissance par catégorie de coûts. Ainsi, les dépense d'amortissement croissent en moyenne de 54 % par année alors que celles de l location et des intérêts croissent respectivement de 8,7 % et 6,3 %. Ces tau de croissance sont de loin beaucoup plus élevés que celui des coûts d'opération nets lesquels subissent une baisse de 3,6 % par année.

TABLEAU 4
DÉPENSES DE TRANSFERTS PAR CATÉGORIE DE COÛTS
TRAVERSES ET DESSERTES
DE 1985-86 À 1989-90

CATÉGORIE DE COÛTS	1985-86	1986-87	1987-88	1988-89	1989-90	VARIATION 1985-90
COÛTS D'OPÉRATIONS NETS	22 736 564	22 457 523	21 494 693	20 479 077	19 614 121	-3,63%
AMORTISSEMENTS	254 932	212 716	544 171	1 077 133	1 434 025	54,00%
LOCATION	2 921 845	1 906 817	3 155 174	3 624 751	4 079 235	8,70%
INTÉRÊTS	0	3 179 676	3 926 426	3 887 584	3 882 809	6,33%
AUTRES	661 524	1 042 048	197 911	331 815	1 431 835	21,29%
TOTAL:	26 574 865	28 798 780	29 318 375	29 400 360	30 382 025	3,40%



6.6 LES COÛTS D'OPÉRATIONS, LES REVENUS ET LES DÉPENSES DE TRANSFERT

En 1989-1990, les salaires représentent 53 % des coûts d'opérations des traverses, le carburant 10 %, et les autres coûts 37 % (assurances, loyer, frais d'administration, etc.). Compte tenu de la situation, les salaires et les autres coûts sont considérés comme des coûts fixes.[9]

La structure des coûts d'opérations des traverses publiques est assez différente de celle des traverses privées. Les salaires dans les traverses publiques constituent 56 % de leurs coûts d'opérations alors qu'ils représentent 37 % de ces coûts dans les traverses privées. En contrepartie, les autres coûts sont proportionnellement plus élevés dans les traverses privées (55 %). Le poids de la masse salariale est moins élevé dans les traverses privées parce qu'elles n'opèrent pas toute l'année et que les salaires y sont moins élevés.

Entre 1985-1986 et 1989-1990, les coûts d'opérations[10] ont crû moins vite (2,08 %) que les revenus[10] (6,4 %) et que l'inflation (4,4 %). La faible augmentation de la masse salariale des traverses, la mise en oeuvre dans le passé d'un certain nombre de mesures de rationalisation des dépenses, la tarification et la croissance de l'achalandage expliquent l'évolution des coûts d'opérations et des revenus des traverses.

L'effet de ces mesures s'est traduit par une croissance moins prononcée des dépenses de transfert du Ministère[10]: celles-ci n'ont crû en moyenne que 0,45 % par année, donc moins rapidement que les coûts d'opérations. Au total, les coûts d'opérations s'élèvent à 28,6 M$ en 1989-1990 dont 16,9 M$ (59,2 %) sont financés à même les débours du Ministère.

Pour la même période, les revenus des dessertes ont cru en moyenne de 12,5 % et leurs coûts d'opérations de 0,27 % ce qui a eu pour effet de réduire les dépenses de transfert du Ministère de 16,4 % par année. En 1989-1990 celles-ci s'établissent à 2,7 M$ et représentent 26 % des coûts d'opérations nets.

TABLEAU 5
COÛTS D'OPÉRATIONS, REVENUS ET DÉPENSES DE TRANSFERT DE 1985-86 À 1989-90 (000 $)

	1985-86	1986-87	1987-88	1988-89	1989-90	VARIATION 1985-90
TRAVERSES						
REVENUS						
STQ	6 488	6 406	6 536	7 849	7 826	4,80%
PRIVÉES	2 632	3 031	3 067	3 149	3 862	10,06%
TOTAL:	9 120	9 437	9 603	10 998	11 688	6,40%
DÉPENSES DE TRANSFERT						
STQ	16 538	16 657	17 135	15 762	16 594	0,08%
PRIVÉES[1]	698	480	609	544	333	-16,89%
TOTAL:	17 236	17 137	17 744	16 306	16 927	0,45%
COÛTS D'OPÉRATIONS						
STQ	23 026	23 063	23 671	23 611	24 420	1,48%
PRIVÉES	3 330	3 520	3 676	3 693	4 195	5,94%
TOTAL:	26 356	26 583	27 347	27 304	28 615	2,08%
DESSERTES						
COÛTS D'OPÉRATIONS	10 365	9 861	9 117	10 627	10 476	0,27%
REVENUS	4 860	4 538	5 369	6 454	7 789	12,52%
DÉPENSES DE TRANSFERT[1]	5 500	5 321	3 751	4 173	2 687	-16,40%

FIGURE 8
LES DÉPENSES DE TRANSFERTS ET LES COUTS D'OPÉRATIONS DES TRAVERSES

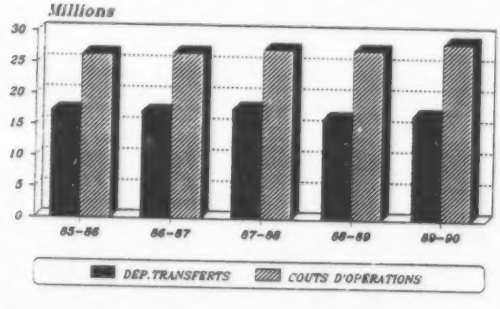
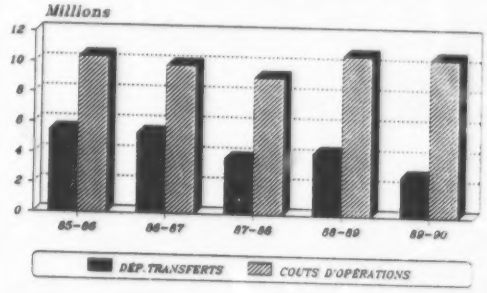


FIGURE 9
LES DÉPENSES DE TRANSFERTS ET LES COUTS D'OPÉRATIONS DES DESSERTES



1 Certaines traverses privées et dessertes peuvent réaliser une perte d'opération. Pour cette raison, la subvention n'égale pas la différence entre les revenus autonomes et les coûts d'opérations.

6.7 LA DEMANDE DE SERVICES DANS LES TRAVERSES

Entre 1985-1986 et 1989-1990, l'achalandage véhicules dans les traverses augmente en moyenne de 4,3 % par année et atteint 4,9 M de passagers et 1,8 M de véhicules[11]. Sur les cinq années d'observation, l'achalandage véhicules est de 18,5 % supérieur à celui de 1985-1986. On observe une augmentation de la demande dans toutes les traverses à l'exception de celle de Québec qui enregistre une baisse de 3,7 % par année de l'achalandage véhicules et de 4,6 % pour l'achalandage passagers. Cependant, par rapport à 1988-1989, cette traverse enregistre une augmentation de son achalandage de 6 % pour les véhicules et de 1,5 % pour les passagers.

Parmi les traverses privées, la traverse de Rivière-du-Loup est celle qui enregistre la plus forte augmentation (7 % par année) de son achalandage véhicules et passagers. La croissance de l'achalandage de cette traverse se compare à celle des deux traverses publiques de Sorel et de Tadoussac. Le poids des traverses privées est demeuré stable entre 1985-1986 et 1989-1990 à 7 % pour les véhicules et à 6 % pour les passagers.

TABLEAU 6
LA DEMANDE DE SERVICES DANS LES TRAVERSES
DE 1985-86 À 1989-90

MILLIERS	1985-86	1986-87	1987-88	1988-89	1989-90	VARIATION 1985-90
PASSAGERS	4 419	4 511	4 707	4 517	4 891	2,6%
VÉHICULES	1 520	1 617	1 699	1 660	1 802	4,3%
PASSAGERS-KM	22 408	22 412	23 211	24 079	26 297	4,1%
VÉHICULES-KM	8 562	8 901	9 061	9 463	10 593	5,5%

FIGURE 10
LA DEMANDE DE SERVICES PAR PASSAGER ET PAR VÉHICULE

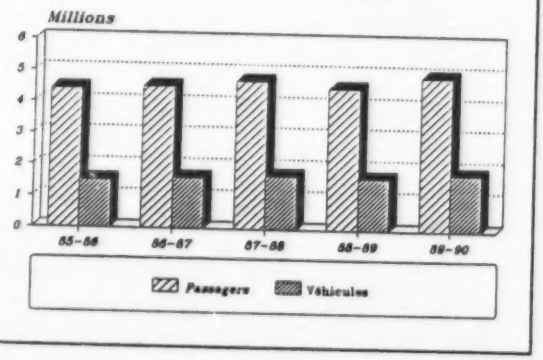
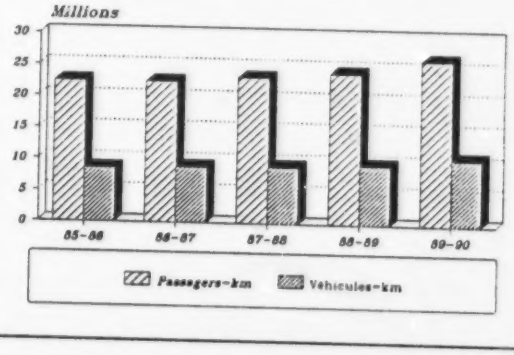


FIGURE 11
LA DEMANDE DE SERVICES PAR PASSAGER-KM ET VÉHICULE-KM



6.8 L'OFFRE DE SERVICES DANS LES TRAVERSES

On a vu que la demande de service a augmenté de 4,3 % entre 1985-1986 et 1989-1990, on a constaté que cette demande se déplace surtout vers les traverses en croissance comme celles de Sorel, Tadoussac, Matane et qu'elle diminue depuis 1985-1986 jusqu'en 1988-1989 à la traverse de Québec. Devant cette évolution de la demande, les transporteurs doivent ajuster leur offre de services. Ainsi entre 1985-1986 et 1989-1990, le nombre de navires utilisés par la STQ est passé à 11 jusqu'en 1987-1988 à 12 en 1988-1989 et de nouveau à 11 en 1989-1990. C'est durant cette période que les traverses de Sorel, de l'Île-aux-Coudres et de Matane obtiennent leur deuxième navire. Cependant en 1989-1990 la traverse de Matane perd ce deuxième navire.

Entre 1985-1986 et 1989-1990 les transporteurs ont réduit leur nombre de traversées de 254. Cependant, ce résultat voile la vérité puisqu'il tient compte de la traverse de Lotbinière qui est fermée depuis 1987. En excluant cette traverse on obtient une augmentation du nombre de traversées de 1 917 soit de 0,5 % par année. Par rapport à 1985-1986, on observe une diminution du nombre de traversées dans les traverses de Québec et de l'Île-aux-Coudres. De plus, les transporteurs ont amélioré la distribution annuelle de leurs traversées en augmentant le nombre de traversées durant la période de l'année où la demande est plus forte. Par exemple, à Tadoussac, entre 1985 et 1989, le nombre de traversées effectuées durant les mois de juin à octobre inclusivement est passé de 15 190 à 15 549 traversées, une augmentation de 9,6 % sur quatre ans alors qu'il augmentait de 5,5 % le reste de l'année.

TABLEAU 7
L'OFFRE DE SERVICES DANS LES TRAVERSES
DE 1985-86 À 1989-90

MILLIERS	1985-86	1986-87	1987-88	1988-89	1989-90	VARIATION 1985-90
PASSAGERS	41 994	42 883	42 067	43 347	42 710	0,4%
VÉHICULES	5 229	5 344	5 319	5 386	5 329	0,5%
PASSAGERS-KM	125 736	132 304	128 830	139 530	135 288	1,8%
VÉHICULES-KM	21 549	22 890	22 272	24 165	23 335	2,0%
TRAVERSÉES	95	97	96	97	95	-0,1%
TRAVERSÉES-KM	280	295	287	303	295	1,3%

FIGURE 12
L'OFFRE DE SERVICES PAR PASSAGER ET VÉHICULE

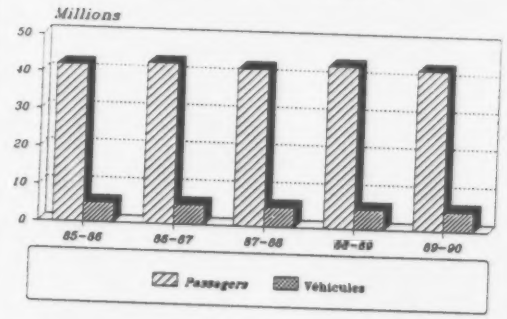
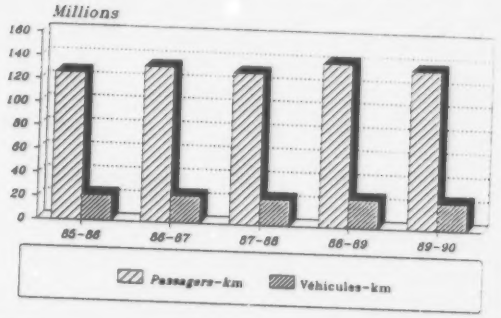


FIGURE 13
L'OFFRE DE SERVICES PAR PASSAGER-KM ET VÉHICULE-KM



6.9 LE COEFFICIENT DE FRÉQUENTATION[12]

En 1989-1990, l'offre globale correspond à 8,7 fois la demande de la clientèle passagers alors qu'elle est de 3,0 fois celle des véhicules. Par rapport à 1985-1986, on constate une faible amélioration au niveau de l'adéquation entre l'offre et la demande se rapportant à l'achalandage passagers (9,5 fois), et véhicules (3,4 fois). Globalement, cette couverture de la demande se reflète dans le coefficient de fréquentation qui pour les passagers-km, est passé de 17,8 % en 1985-1986 à 19,4 % en 1989-1990. Celui des véhicules-km enregistre une hausse en passant de 39,7 % à 45,4% en 1989-1990. Cette hausse est essentiellement attribuable aux traverses de la STQ, puisqu'elles enregistrent une augmentation de 6,3 points de pourcentage sur le niveau de 1985-1986 alors que le niveau des traverses privées demeure inchangé.

Le coefficient de fréquentation augmente avec la distance de la traversée. Par ailleurs, ce coefficient n'est pas nécessairement plus élevé dans les traverses où la gratuité est plus grande. Dans ce groupe, la traverse de l'Île-aux-Grues a un coefficient de fréquentation de 66,3 % alors que celui de Tadoussac est de 34,5 %. À l'opposé, les traverses de Rivière-du-Loup et de Matane qui ont respectivement un ratio d'autofinancement de 99 % et 66 % ont un coefficient de fréquentation de 54,3 % et 50,3 %.

TABLEAU 8
COEFFICIENT DE FRÉQUENTATION
POUR L'ENSEMBLE DES TRAVERSES
DE 1985-86 À 1989-90

	1985-86	1986-87	1987-88	1988-89	1989-90	VARIATION 1985-90
PASSAGERS-KM						
STQ	16,5	16,1	17,0	16,3	18,1	2,3%
PRIVÉES	26,2	21,0	22,8	22,1	26,2	0,0%
TOTAL	17,8	16,9	18,0	17,3	19,4	2,2%
COURTE DISTANCE	9,7	9,8	10,6	10,0	10,9	2,9%
MOYENNE DISTANCE	12,6	13,5	13,8	11,7	13,9	2,5%
LONGUE DISTANCE	25,2	22,7	24,4	23,2	26,6	1,4%
GRATUITÉ COMPLÈTE	10,4	11,1	11,4	10,7	12,3	4,3%
GRATUITÉ PARTIELLE	20,7	19,0	20,6	19,5	22,1	1,6%
VÉHICULES-KM						
STQ	37,1	37,9	39,9	38,4	43,4	4,0%
PRIVÉES	53,0	42,6	43,7	42,5	53,4	0,2%
TOTAL	39,7	38,9	40,7	39,2	45,4	3,4%
COURTE DISTANCE	27,8	29,3	31,1	30,9	33,4	4,7%
MOYENNE DISTANCE	35,3	39,2	39,8	34,8	38,0	1,9%
LONGUE DISTANCE	45,9	42,9	45,0	43,0	51,5	2,9%
GRATUITÉ COMPLÈTE	30,8	33,9	34,6	32,9	36,0	4,0%
GRATUITÉ PARTIELLE	42,7	40,3	42,6	41,0	48,3	3,2%

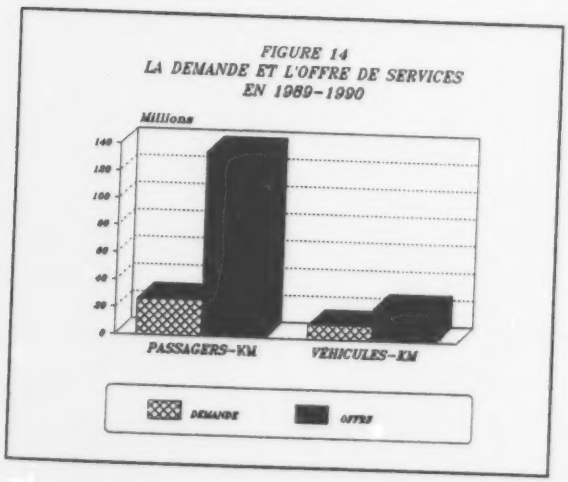


FIGURE 14
LA DEMANDE ET L'OFFRE DE SERVICES
EN 1989-1990

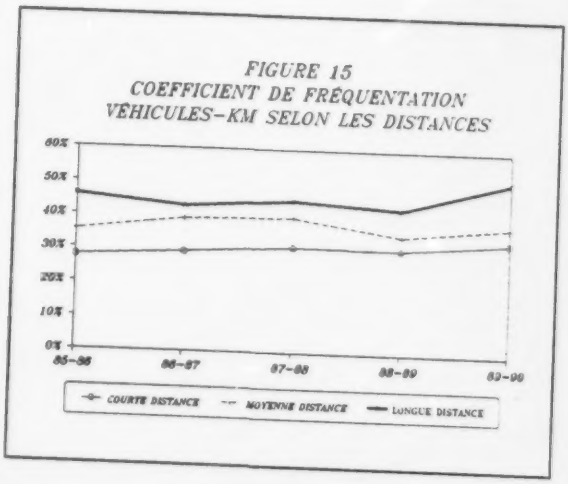


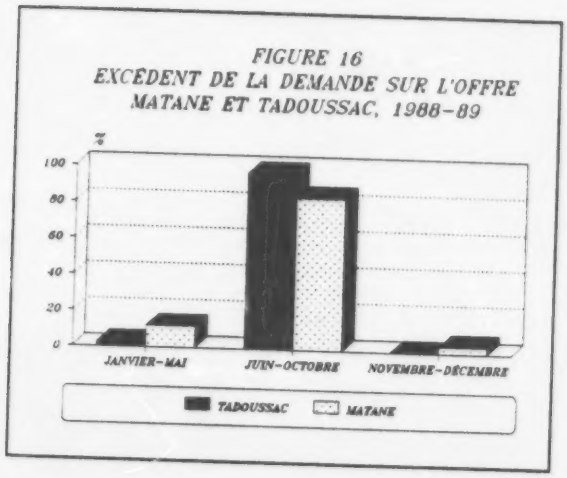
FIGURE 15
COEFFICIENT DE FRÉQUENTATION
VÉHICULES-KM SELON LES DISTANCES

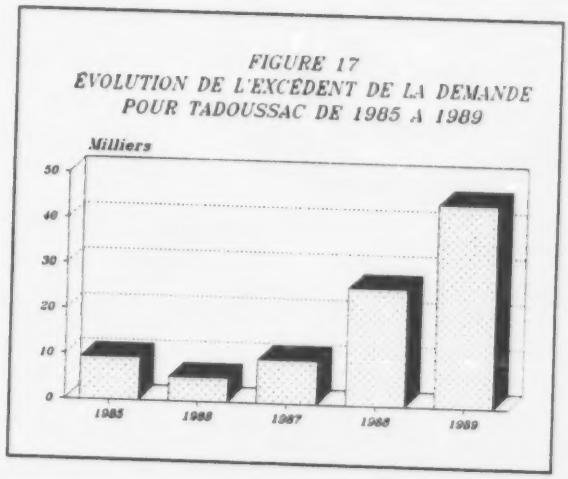
6.10 L'EXCÉDENT DE LA DEMANDE DE SERVICES

Le coefficient de fréquentation annuel qui est généralement faible, est surtout plus élevé durant la période estivale, alors qu'on fait face à un excédent de la demande. Cet excédent de la demande nous est donné par le nombre de véhicules[13] laissés sur le quai. Par exemple, on observe qu'en 1989, les traverses de Tadoussac et de Matane ont enregistré respectivement 44 664 et 3 236 véhicules laissés sur le quai. On constate aussi pour chacune de ces traverses que la très grande majorité des véhicules laissés sur le quai se retrouve durant la période s'étendant du mois de juin à octobre inclusivement (84 % pour Matane et 97 % pour Tadoussac).

TABLEAU 9
ÉVOLUTION DE L'EXCÉDENT DE LA DEMANDE SUR L'OFFRE[13]

	TADOUSSAC		MATANE	
	NOMBRE	PÉRIODE JUIN À OCTOBRE	NOMBRE	PÉRIODE JUIN À OCTOBRE
1985	9232	99%	1724	84%
1986	5176	96%	1653	86%
1987	9599	95%	1671	87%
1988	25872	97%	1137	81%
1989	44664	97%	3236	84%





6.11 RATIO D'AUTOFINANCEMENT[14] DES TRAVERSES

Entre 1985-1986 et 1989-1990, le ratio d'autofinancement général est à la hausse, passant de 34,6 % à 40,9 %. Cette évolution à la hausse se produit autant dans les traverses publiques (+ 3,9 points de %) que dans les traverses privées (+ 13,0 points de %) qui ont enregistré respectivement 32,1 % et 92,1 % en 1989-1990.

Les traverses publiques qui enregistrent le plus haut taux d'autofinancement sont Sorel (57,4 %), Matane (66,0 %) et Québec (21,9 %). Les trois autres traverses ont de plus faibles taux à cause de la plus grande gratuité de leurs services. L'autofinancement à Sorel et à Matane augmente d'une part, à cause de la diminution des dépenses (Matane) et d'autre part à cause d'une augmentation de l'achalandage. Le ratio d'autofinancement de la traverse de Québec après avoir augmenté jusqu'en 1988-1989 diminue en 1989-1990 à la suite d'une forte augmentation des coûts de cette traverse (16 % par rapport à 1988-1989).

Au niveau des traverses privées, c'est la traverse de Rivière-du-Loup qui permet à ces traverses d'enregistrer un taux d'autofinancement si élevé. Rivière-du-Loup enregistre un ratio de 99 % contre 21,8 % pour Témiscouata et 11,7 % pour l'Île d'Entrée.

Suivant les distances, on constate que les traverses ayant la plus courte et la plus longue distance sont celles qui détiennent le plus haut taux d'autofinancement. Il est de 23,4 % pour les traverses de courte distance, de 0,82 % pour celles de moyenne distance et de 77,5 % pour celles de grande distance.

TABLEAU 10
RATIO D'AUTOFINANCEMENT DES TRAVERSES
SELON DIFFÉRENTES RÉPARTITIONS
DE 1985-86 À 1989-90

	1985-86	1986-87	1987-88	1988-89	1989-90
STQ	28,2	27,8	27,6	33,2	32,1
PRIVÉES	79,1	86,1	83,4	85,3	92,1
GRATUITÉ COMPLÈTE	0,4	0,4	0,4	7,0	0,7
GRATUITÉ PARTIELLE	47,1	48,2	46,7	52,1	55,0
COURTE DISTANCE	18,0	17,7	20,0	25,2	23,4
MOYENNE DISTANCE	0,6	0,1	0,2	14,6	0,8
LONGUE DISTANCE	66,4	74,5	61,1	66,1	77,5
TOTAL	34,6	35,5	35,1	40,3	40,9

FIGURE 18
RATIO D'AUTOFINANCEMENT DES TRAVERSES SUBVENTIONNÉES

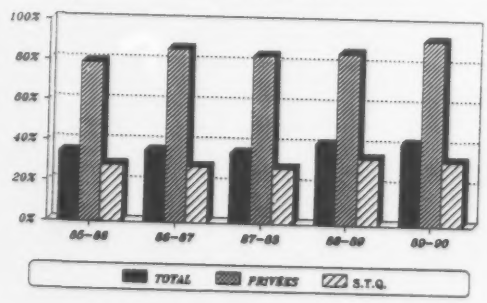
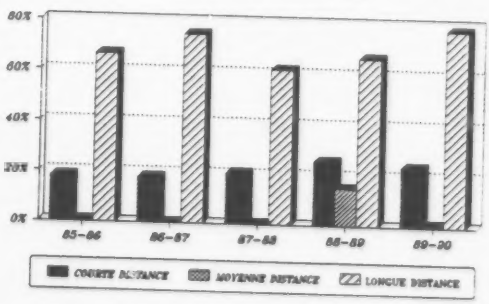


FIGURE 19
RATIO D'AUTOFINANCEMENT DES TRAVERSES SELON LA DISTANCE



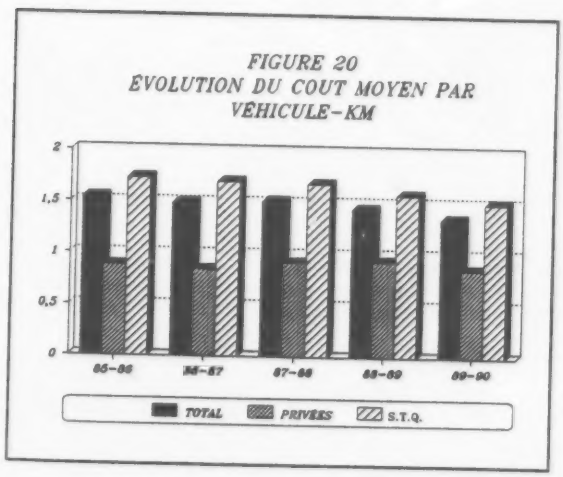
6.12 LES COÛTS MOYENS[15] D'OPÉRATIONS POUR LES TRAVERSES

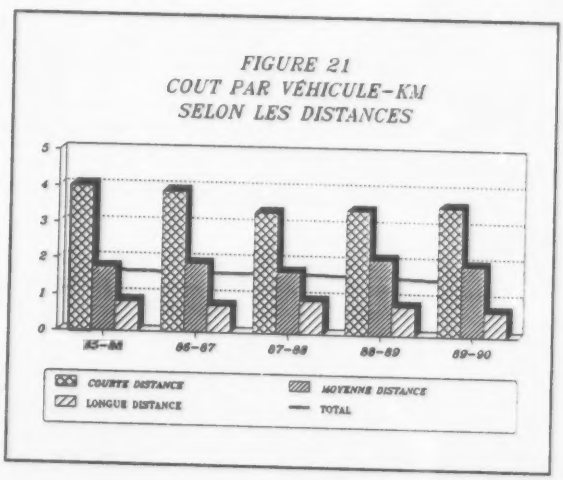
Entre 1985-1986 et 1989-1990, les coûts moyens d'opérations par véhicule-km et par passager-km ont diminué respectivement de 3,2 % et de 2,2 % par année. Ces coûts moyens ont donc crû moins vite que l'inflation (4,4 %). Les coûts moyens par véhicule-km ont subi une plus forte diminution dans les traverses publiques (3,5 %) que dans les traverses privées (0,9 %). L'achalandage de la STQ a augmenté dans toutes les traverses à l'exception de celle de Québec. Dans les traverses privées, l'achalandage a aussi augmenté mais on a réduit les traversées de 9,6 %.

Les coûts moyens des traverses publiques sont d'au moins 1,8 fois plus élevés que ceux des traverses privées se situant par exemple à 1,50 $ le véhicule-km dans les traverses publiques contre 0,85 $ dans les traverses privées. Ces écarts de coûts entre les deux types de traverses s'expliquent par des différences au niveau de l'offre de services: les traverses publiques fonctionnent généralement toute l'année alors que les traverses privées ne fonctionnent qu'une partie de l'année; on utilise généralement deux navires dans les traverses publiques et les salaires y sont plus élevés que dans les traverses privées.

TABLEAU 11
COÛT MOYEN PAR VÉHICULE-KM ET PAR PASSAGER-KM
DE 1985-86 À 1989-90

$ COURANTS	1985-86	1986-87	1987-88	1988-89	1989-90	VARIATION 1985-90
COÛT PAR VÉHICULE-KM						
STQ	1,73	1,70	1,68	1,58	1,50	-3,5%
PRIVÉES	0,88	0,84	0,91	0,93	0,85	-0,9%
TOTAL	1,54	1,49	1,51	1,44	1,35	-3,2%
COURTE DISTANCE	4,02	3,89	3,34	3,43	3,55	-3,1%
MOYENNE DISTANCE	1,76	1,89	1,70	2,09	1,94	2,5%
LONGUE DISTANCE	0,83	0,75	0,92	0,81	0,70	-4,2%
COÛT PAR PASSAGER-KM						
STQ	0,64	0,66	0,65	0,62	0,59	-2,0%
PRIVÉES	0,37	0,36	0,37	0,38	0,36	-0,7%
TOTAL	0,59	0,59	0,59	0,57	0,54	-2,2%
COURTE DISTANCE	1,45	1,47	1,26	1,32	1,37	-1,4%
MOYENNE DISTANCE	0,74	0,82	0,74	0,92	0,79	1,6%
LONGUE DISTANCE	0,32	0,30	0,36	0,31	0,28	-3,3%
COÛT PAR TRAVERSÉE						
TRAVERSÉES-KM	94,15	90,11	95,43	90,23	96,95	0,7%
TRAVERSÉE	276,01	273,46	286,24	282,71	297,03	1,9%





1. Les données de cette section ont été obtenues du Service du transport maritime. Les données financières proviennent des états financiers des entreprises, et les données de trafic, des relevés mensuels du Service du transport maritime. Tous les calculs ont été réalisés par le Service de l'évaluation des programmes de la Direction de la programmation.

2. Service de traversier: c'est un service de navette par bateau de passagers ou de biens dont l'objet principal consiste à transporter des véhicules moteurs et des passagers entre les parties d'un réseau routier séparées par une étendue d'eau.
Source: Direction du transport maritime.

3. Service de desserte maritime: c'est un service régulier de transport par bateau de passagers et/ou de biens dont l'objet consiste à transporter principalement des biens ainsi que des passagers, à une ou des agglomérations isolées à partir d'un grand centre urbain afin de permettre l'approvisionnement en denrées et marchandises.
Source: Direction du transport maritime.

4. Avant 1987, on comptait quatre traverses privées. Depuis, la traverse de Lotbinière est fermée.

5. Le Ministère achète des services de transport de la traverse de l'Île d'Entrée, de celle de Témiscouata, de la desserte des Îles-de-la-Madeleine et de celle de la Basse Côte-Nord.

6. Comme retombées économiques, nous avons retenu ici les dépenses totales de toutes les traverses et dessertes maritimes. Ces dépenses comprennent entre autres les dépenses d'amortissement qui sont des dépenses reportées dans le temps. Dans le cas des traverses de la STQ, les dépenses reliées aux autres activités de cet organisme sont incluses dans les dépenses relatives au siège social.

7. Les dépenses de contrats de services qui sont normalement inscrites dans la super-catégorie fonctionnement ont été regroupées dans les dépenses de transferts.

8. Les catégories de coûts qui ont été subventionnés sont les coûts d'opérations nets, les coûts d'amortissement, les coûts de location de navires, les coûts d'intérêts sur obligation et les profits réalisés par les organismes. Pour la définition des coûts d'opérations, voir la note 10.

9. Les salaires qui normalement sont pour l'entreprise des coûts variables sont considérés ici à cause du contexte comme des coûts fixes. Ces salaires sont déterminés une fois pour toute dans la convention collective. Ces salaires rencontrent les caractéristiques des coûts fixes en ce sens qu'ils sont cumulatifs, fixes en totalité et variables à l'unité en fonction du nombre de traversées effectuées durant l'année.

   Source: Contrôle de gestion, 2e Édition, Lauzon, Gélinas, Bernard, page 381, Éditeur Gaétan Morin.

10. Les coûts d'opérations (nets), les revenus et les dépenses de transferts. Les coûts d'opérations (nets) regroupent tous les coûts de fonctionnement des traverses dont les frais directs (salaires, carburant) et certains frais indirects (administration, assurances, etc.).

    On a exclu des coûts d'opérations les coûts de location des navires, les amortissements et les intérêts sur obligation.

    Les revenus regroupent les revenus de toutes sources. On y retrouve les revenus autonomes découlant de la tarification, les revenus d'intérêts et les revenus de services accessoires.

    Les dépenses de transferts de la section 7.6 sont le résultat de la différence entre les revenus et les coûts d'opérations tels qu'ils ont été établis ci-haut. Les déboursés du Ministère sont globaux c'est-à-dire qu'ils couvrent à la fois les coûts d'opérations et les dépenses de capital. Le principe retenu c'est que les déboursés servent avant tout à financer les coûts d'opérations, ensuite les dépenses de capital et en toute fin les surplus des entreprises.

11. Le nombre de passagers-km et de véhicules-km est obtenu en multipliant le nombre de passagers ou de véhicules par la longueur de la traversée de chaque traverse. Les véhicules sont donnés en unités équivalentes auto U.E.A. À l'aide des conversions suivantes:

Types de véhicules	U.E.A.
Autos	1.
Véhicules utilitaires	1.
Camions	2.5
Camions-remorques	4.0
Autobus	3.0
Motos	0.5

12. Le coefficient de fréquentation est calculé à l'aide du rapport de la demande à l'offre (capacité). La demande et l'offre s'expriment en passagers-km et en véhicules-km.

13. Les véhicules ne sont pas exprimés ici en U.E.A., voir note 11.

14. Le ratio d'autofinancement est calculé à l'aide du rapport des revenus de toutes sources aux coûts d'opérations.

15. Ces coûts moyens sont calculés à l'aide du rapport de la moitié des coûts d'opérations au nombre de passagers-km ou de véhicules-km. On attribue une moitié des coûts d'opérations aux passagers et l'autre moitié aux véhicules transportés.

7. PROGRAMME DU TRANSPORT AÉRIEN

7. PROGRAMME DU TRANSPORT AÉRIEN

7.1 PRÉSENTATION DU PROGRAMME

Le ministère des Transports a commencé à s'impliquer dans le transport aérien d'intérêt public à partir de 1973-1974. Jusque-là, sa contribution s'était limitée au financement de petites traverses aériennes hivernales et à l'opération d'un service aérien gouvernemental[1].

Modestes au début, les efforts déployés commencent à avoir une certaine importance à partir de 1979-1980, et ce n'est que depuis 1980-1981 que les dépenses du sous-programme transport aérien (7.2) sont comptabilisées séparément de celles du transport maritime (6.1).

C'est durant la période 1979-1980 à 1984-1985 qu'à peu près toutes les décisions importantes touchant ce sous-programme ont été prises. Encore aujourd'hui l'essentiel des dépenses découlent de ces décisions.

Les activités financées par ce sous-programme portent sur l'exploitation et la construction d'aéroports, sur la fourniture ou le financement de certains services de transport aérien et sur diverses subventions versées à des municipalités, des transporteurs, des associations et des organismes de promotion du transport aérien.

7.2 LES COÛTS DU PROGRAMME DE TRANSPORT AÉRIEN

Les coûts des deux principaux éléments du programme de transport aérien (aéroports du Ministère, subventions et contrats) ont évolué de façon diamétralement opposée. Les dépenses consacrées aux aéroports du Ministère ont progressé en moyenne de 17,8 % passant de 13,8 M$ à 26,5 M$ alors que les dépenses en subventions et contrats demeureraient en moyenne de 16,3 % passant de 11,8 M$ à 5,8 M$. Les coûts d'administration du programme ont eux diminué constamment passant de 0,8 M$ à 0,6 M$ pour une baisse annuelle moyenne de 7,2 %.

TABLEAU 1
PROGRAMME DU TRANSPORT AÉRIEN (7.2)
DÉPENSES TOTALES EN 000$

	1985-86	1986-87	1987-88	1988-89	1989-90	VARIATION EN %
AÉROPORTS DU MTQ						
Fonctionnement	2 860	3 460	4 012	5 165	5 742	19,0%
Capital	10 897	13 129	15 674	26 058	20 792	17,5%
TOTAL	13 757	16 589	19 686	31 223	26 534	17,8%
SUBVENTIONS ET CONTRATS	11 745	11 264[1]	4 188	8 724	5 759	-16,3%
ADMINISTRATION						
Fonctionnement	811	819	780	725	600	-7,3%
Capital	17		4	1	14	-4,7%
TOTAL	828	819	784	726	614	-7,2%
TOTAL DES DÉPENSES	26 330	28 672	24 658[2]	40 673	32 907	5,7%

SOURCES: «Comptes publics du Québec, relevés des dépenses - (Mirage)», 1985-86 à 1989-90.

FIGURE 1
PROGRAMME DU TRANSPORT AERIEN
DEPENSES TOTALES

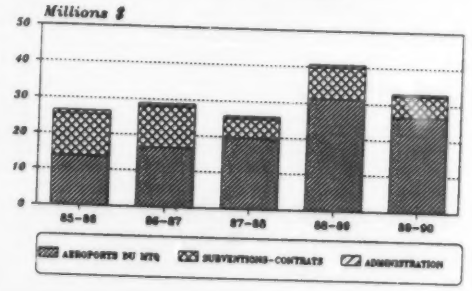
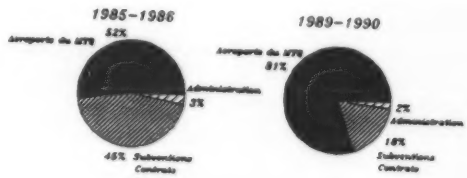


FIGURE 2
PROGRAMME DU TRANSPORT AERIEN
PAR TYPE D'ACTIVITES



1. Inclut le coût du règlement d'un contrat crédit-bail concernant 2 HS-748 loués par le gouvernement à Québécair pour desservir la Basse-Côte-Nord (3,6 M$).

2. Un montant de 1,1 M$ payé au titre d'un contrat crédit-bail concernant l'acquisition d'un Challenger ambulance du SAG a été retiré et comptabilisé au programme 8.1.

7.3 LES AÉROPORTS DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS, PORTRAIT FINANCIER GLOBAL

Les revenus d'exploitation de 1989-1990 sont à peu près les mêmes qu'en 1984-1985 et si ce n'était d'un arrangement financier intervenu en 1987-1988 entre le ministère des Transports et le ministère de l'Énergie et des ressources, ils auraient baissé de 40,4 %. En effet, depuis 1987-1988, nous ajoutons aux revenus annuels d'exploitation des aéroports, le transfert budgétaire de 150 000 $ qui a alors été fait pour couvrir 50 % des coûts d'exploitation de l'aéroport de Matagami. La revente de carburant a été abandonnée au début de l'année 1989-1990, les revenus générés par cette activité n'ont même pas atteint la moitié de ceux de 1984-1985 (173 663 $ comparativement à 366 741 $). Pour ce qui est des droits d'atterrissage la différence importante entre les résultats des deux années incombe essentiellement au fait que les revenus de 1985-1986 ne couvrent que les activités des trois derniers mois de l'année[2].

Les dépenses de fonctionnement ont doublé de 1985-1986 à 1989-1990 et cela découle essentiellement de l'augmentation du nombre d'aéroports en exploitation qui est passé de 12 à 19 (Tableau 6). L'isolement et l'éloignement considérable de ces nouvelles infrastructures de même que leur nordicité ont aussi contribué à la progression des coûts de fonctionnement. La faible progression des dépenses de la catégorie fournitures et approvisionnement s'explique en grande partie par l'abandon au début de 1989-1990 de la revente de carburant à Chibougamau-Chapais. Les achats relatifs à ce service sont passés de 264 900 $ en 1985-1986 à 79 069 $ en 1989-1990[3].

Les dépenses de capital ont été importantes durant ces cinq années. Pour l'ensemble de la période, elles ont été 4 fois plus élevées que les dépenses de fonctionnement. La presque totalité des investissements découle de la construction ou reconstruction de douze nouveaux aéroports[4] et de leur dotation en équipement et outillage. À eux seuls, ils ont drainé 98,6 % des 86,5 M$ investis de 1985-1986 à 1989-1990. Seulement 1,4 M$ a été consacré aux neuf aéroports dont la construction était parachevée en 1985-1986.

TABLEAU 2
REVENUS ET DÉPENSES DES AÉROPORTS DU MTQ
PAR CATÉGORIE EN 000$

	1985-86	1986-87	1987-88	1988-89	1989-90	VARIATION EN %
REVENUS						
Droits d'atterrissage	10 630[1]	48 382	40 954	41 755	51 810	48,6%
Vente de carburant	366 741	297 309	556 676	453 525	173 663	-17,0%
Loyers	44 912	35 594	51 206	46 004	47 173	-1,2%
Autres	25 000	25 000	150 840[2]	150 000[2]	150 000[2]	56,5%
TOTAL	444 293	403 295	796 426	685 325	414 921	-1,7%
DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT[3]						
Traitements	799 195	839 974	941 785	1 431 339	1 633 417	19,6%
Transport et communications	96 441	52 133	131 890	236 271	305 355	33,4%
Services prof.,adm. et aut.	92 762	178 347	158 842	197 785	254 337	28,7%
Entretien et réparations	474 211	666 895	553 566	714 483	851 850	15,8%
Location	265 529	411 720	573 721	695 611	848 743	33,7%
Fournitures et appro.	731 302	872 805	1 129 803	1 030 139	857 160	4,0%
Autres dépenses	400 761	438 530	521 892	859 468	990 755	25,4%
TOTAL	2 860 201	3 460 404	4 011 499	5 165 096	5 741 617	19,0%
DÉPENSES DE CAPITAL						
Matériel et équipement	184 763	1 122 149	1 312 079	886 519	713 220	40,2%
Terrains et travaux de génie	8 791 065	10 283 022	13 107 102	22 013 229	17 937 035	19,5%
Autres	1 920 690	1 723 856	1 255 064	3 157 968	2 141 911	2,8%
TOTAL	10 896 518	13 129 027	15 674 245	26 057 716	20 792 166	17,5%
DÉPENSES TOTALES	13 756 719	16 589 431	19 685 744	31 222 812	26 533 783	17,8%

SOURCES: «Comptes publics du Québec, divers relevés comptables», 1985-86 à 1989-90. «Programmation budgétaire, programme 7.2», Service Conservation des chaussées, DGO.

FIGURE 3
AÉROPORTS DU MTQ
REVENUS

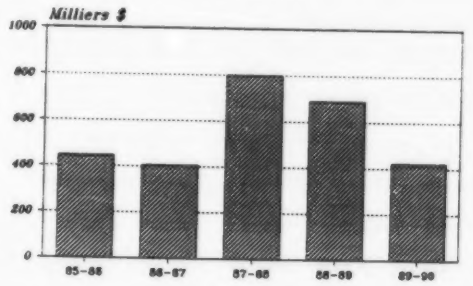
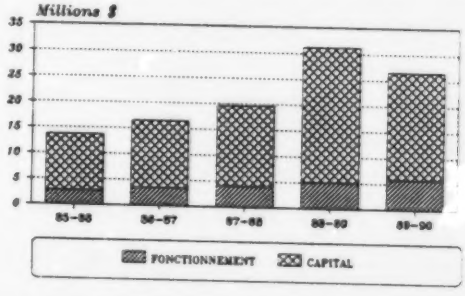


FIGURE 4
AÉROPORTS DU MTQ
DÉPENSES



1. Les revenus de 1985-1986 ne portent que sur les activités des trois derniers mois (janvier à mars).
2. Un montant de 150 000 $ a été imputé à chacune de ces 3 années (voir texte pour détails).
3. Les dépenses de fonctionnement comprennent des ajustements et imputations (voir détails dans le texte).

7.4 SUBVENTIONS ET CONTRATS DE SERVICE

Pour assurer la survie du transporteur Québecair, la fourniture de certains services aériens et pour appuyer les initiatives des municipalités et des organismes liés au transport aérien, le MTQ a de 1985-1986 à 1989-1990 versé 41,7 M$ en subventions et en contrats de services.

L'intervention du gouvernement du Québec dans le dossier Québecair aura nécessité de la part du MTQ des déboursés de 21,3 M$. Les subventions versées ont été utilisées pour couvrir des déficits d'exploitation et pour s'acquitter d'engagements contractuels pris avant la privatisation de cette compagnie.

Des subventions totalisant 1,2 M$ ont été versées à des associations et pour des événements particuliers. Les principaux bénéficiaires ont été l'Association des gens de l'Air du Québec et l'Association québécoise des transporteurs aériens.

Les aéroports de propriété municipale ont reçu des subventions de 2,4 M$. Parmi les principaux bénéficiaires mentionnons les villes d'Amos (0,6 M$), de Maniwaki (0,3 M$), de Lebel-sur-Quévillon (0,3 M$). Sous cette rubrique est aussi incluse une subvention de 0,6 M$ versée à la compagnie Aéro-Gatineau pour réaliser la construction d'un centre de service et d'entretien à l'aéroport de Gatineau.

Les 16,8 M$ restants ont été consacrés à divers services de transport aérien offerts dans des secteurs dépourvus de desserte routière. Ainsi 15,7 M$ ont été versés pour la desserte aérienne de la Basse-Côte-Nord afin d'améliorer la qualité du service et ce, au plus bas coût possible pour les résidants. L'aide financière est accordée sous forme de rémunération au transporteur Intair et antérieurement à Québecair. Des sommes totalisant 0,5 M$ ont servi à financer trois traverses aériennes saisonnières à destination de l'Île-aux-Grues, l'Île-Verte et l'Île-d'Entrée. Le reste soit 0,6 M$ a été utilisé pour mettre sur pied des services aériens réguliers aux aéroports de Sherbrooke et Charlevoix, et depuis 1989-1990 pour financer des programmes de réduction tarifaire pour les résidents des Îles-de-la-Madeleine et de l'Île d'Anticosti.

TABLEAU 3
PROGRAMME DU TRANSPORT AÉRIEN
DÉPENSES EN SUBVENTIONS ET CONTRATS, EN 000$

	1985-1986	1986-1987	1987-1988	1988-1989	1989-1990	VARIATION EN %
SUBVENTIONS ET CONTRATS						
Québecair	9 384	7 233[1]	389	4 241	0	-100,0%
Associations et événements	130	243	262	265	277	20,8%
Aéroports municipaux	640	415	180	295	865	7,8%
Traverses aériennes	92	87	96	99	118	6,4%
Desserte Basse-Côte-Nord	1 252	3 258	3 258	3 821	4 138	34,8%
Autres services aériens	247	28	3	3	361	10,0%
TOTAL	11 745	11 264	4 188	8 724	5 759	-16,3%

SOURCE: «Comptes publics du Québec, relevés de dépenses (Mirage)», 1985-86 à 1989-90.

FIGURE 5
PROGRAMME DU TRANSPORT AERIEN - DEPENSE
SUBVENTIONS ET CONTRATS PAR CATEGORIE

1985-1986

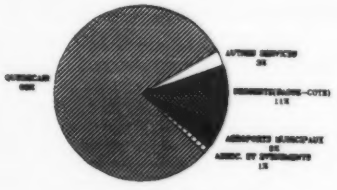


FIGURE 6
PROGRAMME DU TRANSPORT AERIEN - DEPENSE
SUBVENTIONS ET CONTRATS PAR CATEGORIE

1989-1990

1. Inclut le coût du règlement d'un contrat crédit-bail concernant 2 HS-748 loués par le gouvernement à Québécair pour desservir la Basse-Côte-Nord (3,6 M$),

7.5 LES AÉROPORTS DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS, PAR RÉGION ADMINISTRATIVE

■ Dépenses et revenus

Ce sont les aéroports de la région administrative du Nord-du-Québec qui ont drainé la majorité des ressources financières. Ce sont aussi eux qui ont généré l'essentiel des revenus. Au niveau des dépenses leur poids a monté de 45,3 % à 68,2 % alors que leur part des revenus a diminué de 88,1 % à 56,0 %. Le nombre d'aéroports exploités dans cette région est passé de trois à dix. De cela découle la forte progression des dépenses de cette région (3,9 M$ comparativement à 7,3 M$). Pour ce qui est de la baisse significative des revenus en 1989-1990, elle découle de l'abandon au début de cette année financière d'un commerce de carburant d'aéronefs à Chibougamau-Chapais.

Durant toute la période observée, c'est la région de la Côte-Nord qui a occupé le deuxième rang pour ce qui est des dépenses. Les sommes consacrées à l'exploitation ont augmenté constamment, passant de 0,6 M$ à 0,8 M$. Leur progression annuelle moyenne de 5,4 % n'a toutefois pu empêcher leur poids relatif de diminuer. De 20,7 % il est tombé à 14,0 %. Ce phénomène tient au fait que contrairement à la région du Nord du Québec, le nombre d'aéroports en exploitation est demeuré le même au cours des cinq années. Les revenus bien qu'ils aient doublé, sont demeurés modestes. Les quelques 20 000 $ encaissés en 1989-1990 tout comme ceux encaissés les années précédentes proviennent uniquement de la location de bâtiments et d'espaces commerciaux.

Globalement, les dépenses des cinq autres régions ont été en 1989-1990 quasiment les mêmes qu'en 1985-1986 (1 020 000 $ comparativement à 970 000 $). Après une hausse de 15 %, elles ont baissé au cours de chacune des trois années subséquentes. Une concentration plus forte des travaux de réparation en début de période explique ce cheminement plutôt inusité des dépenses. À noter que dans la région du Bas-Saint-Laurent les dépenses n'ont trait qu'à l'exploitation de deux petits héliports, le Ministère n'exploitant aucun aéroport. Ces héliports sont utilisés pour opérer un service de traverse aérienne entre sur la rive sud du fleuve et l'Île-Verte.

TABLEAU 4
AÉROPORTS DU MTQ
REVENUS ET DÉPENSES[1] PAR RÉGION ADMINISTRATIVE, EN 000$

	1985-86		1986-87		1987-88		1988-89		1989-90	
	REV.	DÉP.	REV.	DÉP.	REV.	DÉP.	REV.	DÉP.	REV.	DÉP.
NORD DU QUÉBEC	394	1 297	362	1 675	615	2 224	506	3 382	237	3 919
CÔTE-NORD	10	593	10	646	20	702	20	733	21	803
SAGUENAY-LAC-SAINT-JEAN	32	325	31	317	9	289	3	205	3	254
GASPÉSIE / ÎLES-DE-LA MADELEINE	1	237	1	404	3	278	5	277	11	320
ABITIBI-TÉMISCAMINGUE	11	302	0	273	153[2]	369	157[2]	302	150[2]	313
CHAUDIÈRE-APPALACHES	0	106	0	126	0	136	1	237	1	109
BAS SAINT-LAURENT	0	0	0	18	0	24	0	30	0	24
TOTAL	447	2 860	403	3 460	800	4 021	691	5 165	423	5 742

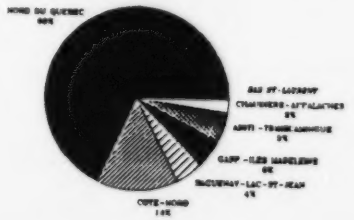
SOURCES: «Comptes publics du Québec, divers relevés comptables», 1985-86 à 1989-90. «Programmation budgétaire, programme 7.2», Service Conservation des chaussées, DGO.

FIGURE 7
AEROPORTS DU MTQ - DEP. FONCTIONNEMENT
PAR REGION ADMINISTRATIVE

1985-1986

FIGURE 8
AEROPORTS DU MTQ - DEP. FONCTIONNEMENT
PAR REGION ADMINISTRATIVE

1989-1990



1. Les dépenses de fonctionnement comprennent des ajustements et imputations (voir détails dans le texte).

2. Un montant de 150 000 $ a été imputé à chacune de ces 3 années (voir texte pour détails).

■ Dépenses de capital

Les investissements du Ministère des transports dans le réseau aéroportuaire ont été massivement réalisés dans la région administrative Nord-du-Québec. Cette région a reçu à elle seule 85 % des dépenses de capital soit 73,6 M$ des 86,6 M$ investis. Ces dépenses découlent pratiquement toutes d'une entente intervenue en 1983 entre les gouvernements du Canada et du Québec. Les deux ont alors convenu de doter le Nouveau-Québec d'un réseau d'aéroports adaptés aux besoins spécifiques de la région. Transports Québec s'occupe de la construction des aéroports situés au nord du 55° parallèle et le gouvernement fédéral rembourse au gouvernement du Québec 60 % des coûts de construction desdits aéroports. Ce programme lancé en 1984-1985 doit se terminer en 1993-1994 par la construction d'un douzième aéroport à Umiujuaq. Les coûts de construction devraient alors totaliser 120 M$ soit une moyenne de 10 M$ par aéroport.

La région de la Côte-Nord a reçu pour sa part 8,3 M$ d'investissement soit 9,6 % du total des dépenses de capital. Ces sommes d'argent ont servi au parachèvement et à la dotation en matériel et équipements des aéroports de Saint-Augustin et de Port-Menier (Anticosti).

En Abitibi-Témiscamingue 3,9 M$ ont été dépensés pour la mise en place d'un aéroport dans le secteur de Ville-Marie.

Dans le Bas-Saint-Laurent les dépenses sont reliées à la construction d'un nouvel héliport à l'Île-Verte.

Pour ce qui est des dépenses effectuées dans les régions Saguenay-Lac-Saint-Jean, Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine et Chaudière-Appalaches, elles concernent des achats de matériel et équipements et quelques améliorations apportées à des infrastructures existantes. De 1985-1986 à 1989-1990 ces dépenses n'ont totalisé que 0,4 M$.

TABLEAU 5
AÉROPORTS DU MTQ
DÉPENSES DE CAPITAL PAR RÉGION ADMINISTRATIVE, EN 000$

	1985-86	1986-87	1987-88	1988-89	1989-90	VARIATION EN %
NORD DU QUÉBEC	6 407	12 086	14 585	21 970	18 545	
CÔTE-NORD	4 403	752	79	1 887	1 157	
SAGUENAY-LAC-SAINT-JEAN	30	4	0	34	177	
GASPÉSIE ÎLES-DE-LA MADELEINE	8	286	14	48	6	
ABITIBI-TÉMISCAMINGUE	0	0	996	2 087	822	
CHAUDIÈRE-APPALACHES	48	0	0	18	56	
BAS SAINT-LAURENT	0	0	0	14	29	
TOTAL	10 897	13 129	15 674	26 058	20 792	17,5 %

FIGURE 9
AÉROPORTS DU MTQ - DÉPENSES DE CAPITAL PAR RÉGION ADMINISTRATIVE

1985-1986

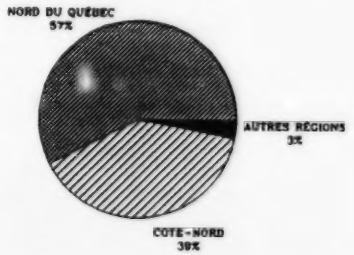
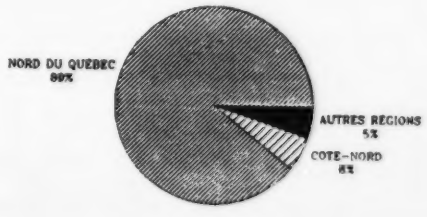


FIGURE 10
AÉROPORTS DU MTQ - DÉPENSES DE CAPITAL PAR RÉGION ADMINISTRATIVE

1989-1990



■ Trafic

En termes de trafic passagers aux aéroports du Ministère, la région administrative du Nord-du-Québec occupait déjà le premier rang en 1985-1986. Deux de ses trois aéroports, Kuujjuarapik et Chibougamau-Chapais se classaient alors au premier et troisième rangs des aéroports du Ministère avec 21 243 et 15 159 passagers embarqués-débarqués. Avec le quart des aéroports, la région avait alors 45,5 % du trafic passagers. Depuis, le nombre de passagers embarqués-débarqués sur les aéroports de cette région a plus que doublé, passant de 38 020 à 87 873. Le trafic passagers des trois aéroports exploités en début de période est passé de 38 020 à 58 774 alors que sept nouveaux aéroports ont en 1989-1990 généré un trafic de 29 099 passagers embarqués-débarqués.

Malgré cette hausse importante du nombre total de passagers, le trafic aérien à ces nouveaux aéroports a baissé de 10,2 %. À noter toutefois que sans la fermeture d'une école privée de pilotage à Chibougamau-Chapais le trafic aérien de la région du Nord-du-Québec n'aurait pas diminué mais aurait plutôt progressé d'environ 6 %.

Dans la région administrative de la Côte-Nord le nombre d'aéroports en exploitation est resté le même. Le trafic passagers n'a pratiquement pas bougé alors que le trafic aérien n'a progressé que de 1,7 %.

La rubrique «Autres régions», qui regroupe les quatre autres régions où le Ministère exploite des aéroports, ne montre guère des statistiques passagers beaucoup plus progressives que la Côte-Nord. Par rapport au total de passagers de 1985-1986, celui de 1989-1990 n'a pas augmenté, il a plutôt baissé de 0,6 %. Le nombre de mouvements d'aéronefs qui ici est très élevé, a progressé de 10,3 % passant de 99 835 à 110 074 atterrissages-décollages. À noter que le nombre élevé de mouvements d'aéronefs est dû à l'exploitation d'une école publique de pilotage sur l'aéroport de Saint-Honoré dans la région du Saguenay-Lac-Saint-Jean. Cette école est responsable d'environ 85 % des mouvements réalisés à l'aéroport, mouvements qui ont été respectivement de 88 674 et 96 728 atterrissages-décollages en 1985-1986 et 1989-1990.

TABLEAU 6
AÉROPORTS DU MTQ
NOMBRE D'AÉROPORTS ET TRAFIC PAR RÉGION ADMINISTRATIVE

	1985	1986	1987	1988	1989	VARIATION EN %
NOMBRE TOTAL D'AÉROPORTS						
Nord-du-Québec	3	4	5	8	10	35,1
Côte-nord	3	3	3	3	3	0,0
Autres régions	6	6	6	6	6	0,0
TOTAL	12	13	14	17	19	12,2
PASSAGERS EMBARQUÉS-DÉBARQUÉS						
Nord-du-Québec	38 020	37 924	52 782	64 671	87 873	23,3
Côte-nord	20 710	19 877	23 769	21 704	20 838	0,2
Autres régions	24 827	23 839	21 302	25 271	24 184	-0,6
TOTAL	83 557	81 640	97 853	111 646	132 895	12,3
MOUVEMENTS TOTAUX SUR LES AÉROPORTS						
Nord-du-Québec	25 457	24 466	20 358	20 842	22857	-2,7%
Côte-nord	5 399	4 950	5 551	5 614	5 770	1,7%
Autres régions	99 835	106 652	112 323	101 703	110 074	2,5%
TOTAL	130 691	136 068	138 232	128 159	138 701	1,5%

SOURCES: Service du transport aérien. «Origine et destination des passagers aériens». Statistique Canada, Catalogue 51-204. «Tableaux spéciaux», Centre de statistiques de l'aviation, Statistique Canada. «Statistiques relatives aux mouvements d'aéronefs (TP577)», Transports Canada.

FIGURE 11
AÉROPORTS DU MTQ
PAR ANNÉE CIVILE

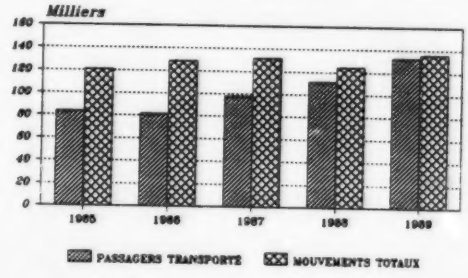
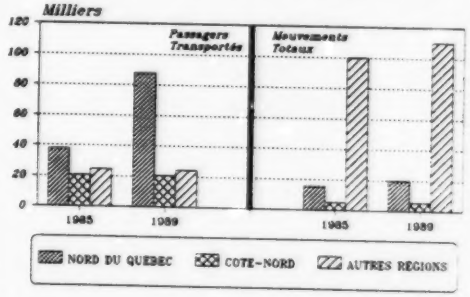


FIGURE 12
AÉROPORTS DU MTQ
TRAFIC PAR RÉGION ADMINISTRATIVE



7.6 TRAVERSES AÉRIENNES ET DESSERTE DE LA BASSE-CÔTE-NORD

Le Ministère finance trois services de traverses aériennes à destination d'autant de petite îles du fleuve et du golfe du Saint-Laurent. Tous ces services sont opérés sur une base saisonnière. L'hiver, ils prennent la relève des traverses maritimes elles aussi financées par le Ministère.

La plus importante de ces traverses est celle opérée entre Montmagny et l'Île-aux-Grues. De 1985-1986 à 1989-1990, le nombre de passagers embarqués-débarqués à cette traverse représente 81,7 % du nombre total de passagers des trois services de traverses aériennes. En 1989-1990, son trafic a augmenté substantiellement. Il s'est établi à 5 596 passagers embarqués-débarqués alors que la moyenne des quatre années précédentes n'était que de 4 209. Le service qui jusque là n'était offert qu'en semaine a été offert sept jours semaine durant la saison 1989-1990.

À l'Île-Verte et l'Île-d'Entrée, les moyennes annuelles de trafic n'ont été que de 434 et de 572 passagers embarqués-débarqués. Les populations résidentes de ces deux îles ne sont que de 43 et 196 personnes et en plus le service de l'Île-Verte n'est offert que durant les périodes de gel et de dégel. Le reste du temps les insulaires utilisent un pont de glace pour rejoindre la rive sud du Saint-Laurent.

Le Ministère finance par ailleurs une partie des coûts de la desserte aérienne de la Basse-Côte-Nord. L'intervention du Ministère dans cette desserte a pour objectif d'améliorer la qualité du service dispensé dans cette région isolée et ce, au plus bas coût possible pour les résidents. Ce service qui est financé par le MTQ depuis le 1er janvier 1983 a eu, de 1985-1986 à 1989-1990, un volume moyen de 38 693 passagers embarqués-débarqués. Après une croissance de 11,2 % en 1986-1987, le trafic a très peu varié les années suivantes. La croissance annuelle moyenne pour l'ensemble de la période n'a été que de 2,5 %.

TABLEAU 7
TRAVERSES AÉRIENNES ET DESSERTE BASSE-CÔTE-NORD
TRAFIC ET COÛT PAR PASSAGER

	1985-86	1986-87	1987-88	1988-89	1989-90	VARIATION
Passagers embarqués-débarqués						
Ile-aux-Grues	4 114	4 572	3 958	4 194	5 596	8,0%
Ile Verte	480	364	480	470	376	-5,9%
Ile d'Entrée	494	594	590	500	684	8,5%
Sous-total Traverses[1]	5 088	5 530	5 028	5 164	6 656	6,9%
Desserte Basse-Côte-Nord	30 190	33 700	35 590	33 260	33 260	2,5%
Total	35 278	39 230	40 618	38 424	39 916	3,1%
Coût au MTQ par passager en $						
Ile-aux-Grues	10,61	9,22	11,23	10,41	10,91	0,7%
Ile Verte	43,33	43,33	42,30	46,78	50,79	4,1%
Ile d'Entrée	56,20	49,76	53,28	65,83	55,27	-0,4%
Sous-total Traverses	17,11	15,82	19,13	19,05	17,73	0,9%
Desserte Basse-Côte-Nord	41,46	96,66	107,36	114,88	124,42	31,6%

SOURCES: Service du transport aérien et Service de la conservation des chaussées. «Origine et destination des passagers aériens», Statistique Canada, Catalogue 51-204.

FIGURE 13
TRAVERSES AERIENNES-DESS. BASSE-COTE
PASSAGERS EMBARQUES - DEBARQUES

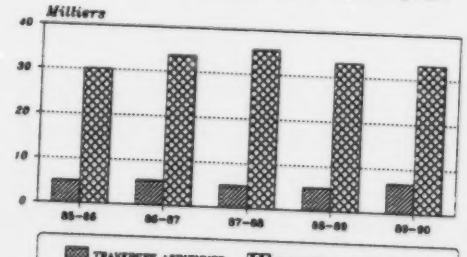
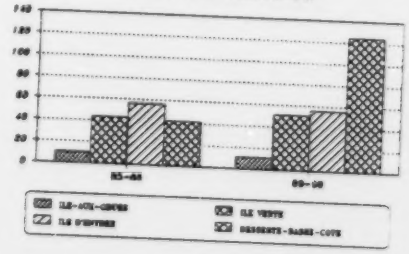


FIGURE 14
TRAVERSES AERIENNES-DESS. BASSE-COTE
COUT PAR PASSAGER



1. Pour rendre comparables les données des traverses avec celles de la desserte Basse-Côte, nous avons multiplié par 2 le nombre de billets vendus (un passager embarquant à Montmagny débarque à l'Île-aux-Grues et vis et versa.

1. Voir le chapitre 8 pour une description détaillée des services offerts par le Service aérien gouvernemental (SAG).

2. Les revenus des trois autres trimestres ont été comptabilisés aux états financiers de l'ancien ministère responsable soit celui des Travaux publics et approvisionnement.

3. **REVENTE DE CARBURANT CHIBOUGAMAU-CHAPAIS**

	VENTES	ACHATS	PROFITS
1985-1986	366 741	264 940	101 801
1986-1987	297 309	280 080	17 229
1987-1988	556 676	453 223	103 453
1988-1989	453 525	354 737	98 788
1989-1990	173 663	79 069	94 594
TOTAL	1 847 914	1 432 049	415 865

4. Entreprises en 1984, les reconstructions des aéroports de Port-Menier, Ivujivik et Saint-Augustin ont été achevés en 1986, 1987 et 1988. Port-Menier est exploité par le MTQ depuis 1984-1985 et les deux autres depuis 1985-1986. De 1985-1986 à 1989-1990, les reconstructions ou constructions des aéroports d'Inukjuak, Kangiqsujuaq, Kangirsuk, Quaqtaq, Salluit et Tasijuaq ont été complètement réalisées alors que ces travaux l'ont été partiellement à Akulivik, Kangiqsualujjuaq et Saint-Bruno-de-Guigues.

8. PROGRAMME DU SERVICE AÉRIEN GOUVERNEMENTAL

8. PROGRAMME DU SERVICE AÉRIEN GOUVERNEMENTAL

8.1 PRÉSENTATION DU PROGRAMME

En vertu d'une loi sanctionnée le 4 février 1960, le ministère des Transports du Québec est chargé d'établir un service central de transport aérien pour regrouper sous une même administration tous les avions que possédaient déjà trois ministères: Chasse et Pêche, Terres et Forêts, et Colonisation.

Le Service aérien gouvernemental (SAG), qui ne comptait que sur six appareils et une dizaine d'employés à ses débuts, opérait à la fin de 1989-1990 une flotte de 34 appareils et comptait sur quelque 200 employés, dont 180 permanents. Ses 21 avions-citernes, neuf hélicoptères et ses quatre avions étaient affectés aux missions suivantes:

- le transport exécutif
- le transport des malades
- la protection civile
- la protection de la faune
- la protection de la forêt
- les autres missions

Le 7 février 1984, on autorisait la création d'un Fonds renouvelable pour couvrir certaines dépenses du SAG. À compter d'avril de la même année, les frais d'exploitation, sauf les salaires et les dépenses en capital, de la flotte aérienne affectée au transport des personnes et marchandises, ainsi que les frais énergétiques de la flotte affectée à la protection de la forêt, devaient être assumés à même les revenus provenant de ces services.

Depuis, la tarification de la flotte affectée à la protection de la forêt a été modifiée de façon à ce qu'elle couvre l'ensemble des frais assumés par le gouvernement, y compris les frais financiers et l'amortissement des immobilisations. Ce nouveau principe de tarification devrait, dans un avenir très rapproché, être appliqué à la flotte affectée au transport des personnes et des marchandises et ainsi permettre de couvrir l'ensemble des frais de toute la flotte.

8.2 REVENUS, DÉPENSES ET TEMPS DE VOL

De 1984-1985 à 1987-1988, les revenus et dépenses relatifs au service aérien gouvernemental ont progressé sensiblement au même rythme, et ce de façon relativement modérée. Les revenus comme les dépenses ont toujours augmenté malgré une diminution constante de la demande totale de nolisement. Globalement, les revenus directs de nolisement sont passés de 5,1 M$ à 6,1 M$, en hausse de 18,3 %, alors que les dépenses de fonctionnement se sont accrues de 26,7 %, passant de 15,4 M$ à 19,6 M$. L'autofinancement a proportionnellement peu changé au cours de ces quatre années variant de 29,2 % et 33,6 %.

Une hausse de tarifs des avions-citernes a permis aux revenus totaux de se maintenir en 1985-1986, alors que l'année suivante une augmentation générale des tarifs les a fait progresser de 16,9 %. En 1987-1988, seuls les tarifs des avions-passagers et des hélicoptères ont été haussés et seulement en fin d'année. Le temps de vol s'étant maintenu, les revenus sont demeurés quasi identiques à ceux de 1986-1987.

Pour ce qui est des dépenses, leur progression continue s'explique essentiellement par leur fixité relative et par l'incidence de l'inflation. L'évolution des masses salariales, qui constituent le gros des frais considérés comme fixes, illustre bien cette réalité. Alors que de 1984-1985 à 1987-1988 la demande de services baissait en moyenne de 8,6 %, dans le secteur personnes et marchandises, et progressait en moyenne de 10,1 %, dans le secteur forêt, leurs masses salariales augmentaient en moyenne de 3,8 % et de 5 %.

Les années 1988-1989 et 1989-1990 se démarquent de façon appréciable des quatre années précédemment observées. Les revenus totaux ont littéralement explosé, passant de 6,1 M$ à 19,4 M$, et 20,2 M$. L'autofinancement par le fait même a atteint des sommets de 88,8 % et 86,9 %. La demande de services et les dépenses ont pour leur part évolué à des rythmes comparables aux années précédentes. Après une remontée, le temps de vol est retombé à un niveau encore bas pour une baisse moyenne de 2,7 %. Les dépenses ont par ailleurs continué de progresser et cela en moyenne de 9,1 %. De 1984-1985 à 1987-1988, le temps de vol total avait diminué en moyenne de 6 % et les dépenses totales augmenté de 8,2 %.

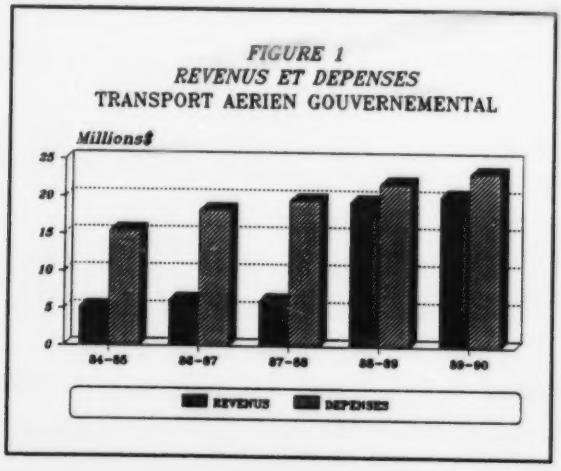
TABLEAU 1
LE SERVICE AÉRIEN GOUVERNEMENTAL,
DONNÉES GÉNÉRALES

	DÉPENSES[1] (000 $)	REVENUS[2] (000 $)	HEURES
1984-85	15 434	5 143	14 233
1985-86	17 925	5 239	13 205
1986-87	18 206	6 124	12 495
1987-88	19 559	6 085	11 806
1988-89	21 815	19 384	12 515
1989-90	23 278	20 235	11 173
TOTAL:	116 217	62 212	75 427

AUTOFINANCEMENT[3]

	1984-85	1985-86	1986-87	1987-88	1988-89	1989-90	MOYENNE
TOTAL	33,3%	29,2%	33,6%	31,1%	88,9%	86,9%	53,9%

SOURCES: «Évolution des dépenses du M.T.Q., 1962-63 à 1989-90», collection Études et recherches en transports. Système de facturation du SAG; Rapports mensuels du SAG, (cumulatif au 31 mars). «États financiers du Fonds renouvelable du SAG», 1984-1985 à 1989-1990



1. Les dépenses incluent toutes celles comptabilisées au Fonds renouvelable du SAG, sauf celles relatives à la fourniture d'avions HS-748 à Québécair et au remplacement des moteurs de deux CL-215 (note 1, page 204). Pour 1987-1988, un montant de 0,9 M$ comptabilisé au programme 7.2 a aussi été ajouté aux dépenses du programme 8. Pour les dépenses en capital, exclues ici, voir tableau 12.

2. Les revenus ne comprennent que ceux directement reliés au nolisement de la flotte exploitée par le SAG (note 3, p. 204).

3. Depuis le 1er avril 1989, la tarification des avions-citernes tient compte des dépenses assumées à même d'autres enveloppes budgétaires et des dépenses en capital effectuées ou à effectuer pour la flotte et ses équipements.

Transport des personnes et des marchandises

De 1985-1986 à 1987-1988, la moyenne des revenus du sous-programme de transport des personnes et des marchandises a été de 4,1 M$ comparativement aux 4,3 M$ encaissés en 1984-1985. Il a fallu trois années et deux hausses de tarifs pour que les revenus retrouvent à peine leur niveau de 1984-1985.

Des augmentations de tarifs variant de 20 % à 33 % et une proportion d'utilisation plus élevée des réactés ont fait progresser les revenus beaucoup plus rapidement en 1988-1989. Ils ont atteint 6,4 M$, soit 46 % de plus que les 4,4 M$ de 1987-1988. Enfin, même si les tarifs ont de nouveau augmenté de façon appréciable en 1989-1990, les revenus du sous-programme n'ont progressé que de 12 % car le temps de vol a baissé de 14,8 % (23 % pour les hélicoptères et 9,9 % pour les avions-passagers).

Les dépenses ont elles aussi progressé à chaque année et cela malgré une baisse constante du temps de vol. De 1984-1985 à 1987-1988, les taux d'augmentation ont été respectivement de 9,4 % , 7,8 % et 5,4 % alors que les baisses des temps de vol étaient de 9,6 %, 11,2 % et 4,0 %. En 1988-1989, les dépenses ont progressé de 19,07 % à cause du remplacement du HS-125 par un nouveau réacté de type Challenger. Son financement et sa mise en service ont entrainé des débours de 1,1 M$ soit la moitié de la hausse totale des dépenses. En 1989-1990, les dépenses n'ont progressé que de 1,5 %. Aucun facteur particulier n'est venu amoindrir de l'effet de la baisse du temps de vol.

L'autofinancement qui a diminué jusqu'en 1986-1987, va remonter par la suite et revenir en 1988-1989 à son niveau de 1984-1985 (44,4 % comparativement à 44,3 %). L'autofinancement a presque atteint 50 % en 1989-1990. Pour la première fois depuis la mise en place du Fonds renouvelable du SAG, les revenus couvriront les dépenses à financer soit les frais d'exploitation moins les salaires et les dépenses de capital.[2]

---

2. Voir les notes en fin de chapitre à la rubrique Fonds renouvelable, dépenses comptabilisées par secteur d'activités.

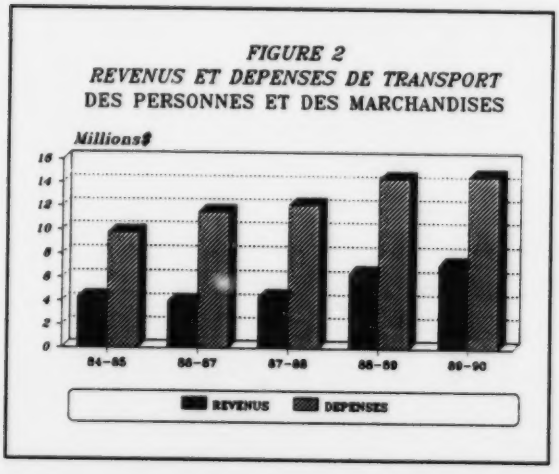
TABLEAU 2
LE SERVICE AÉRIEN GOUVERNEMENTAL,
DONNÉES PAR ÉLÉMENT DE PROGRAMME

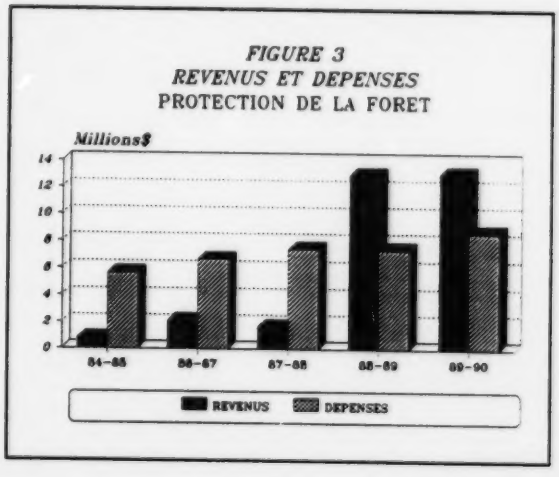
	ÉLÉMENT 8.1 TRANSPORT DES PERSONNES ET DES MARCHANDISES			ÉLÉMENT 8.2 PROTECTION DE LA FORÊT		
	DÉPENSES[1] (000 $)	REVENUS[2] (000 $)	HEURES	DÉPENSES[1] (000 $)	REVENUS[2] (000 $)	HEURES
1984-85	9 755	4 317	12 575	5 679	826	1 658
1985-86	10 677	3 920	11 247	7 248	1 319	1 958
1986-87	11 512	3 983	9 989	6 694	2 141	2 507
1987-88	12 135	4 394	9 592	7 424	1 691	2 213
1988-89	14 437	6 413	9 183	7 378	12 971	3 332
1989-90	14 651	7 185	7 831	8 627	13 050	3 342
TOTAL:	73 167	30 213	60 418	43 050	31 999	15 009

AUTOFINANCEMENT[3]

	1984-85	1985-86	1986-87	1987-88	1988-89	1989-90	MOYENNE
PERSONNES ET MARCHANDISES	44,3%	36,7%	34,6%	36,2%	44,4%	49,0%	41,8%
PROTECTION DE LA FORÊT	14,5%	18,2%	32,0%	22,8%	175,8%	151,3%	74,3%

SOURCES: «Évolution des dépenses du M.T.Q., 1962-63 à 1989-90», collection Études et recherches en transports. Système de facturation du SAG; Rapports mensuels du SAG, (cumulatif au 31 mars). «États financiers du Fonds renouvelable du SAG», 1984-1985 à 1989-1990





1. Les dépenses incluent toutes celles comptabilisées au Fonds renouvelable du SAG, sauf celles relatives à la fourniture d'avions HS-748 à Québécair et au remplacement des moteurs de 2 CL-215 (notes 1 et 2, p.) Pour 1987-1988, un montant de 0,9 M$ comptabilisé au programme 7.2 a aussi été ajouté aux données du programme 8.

2. Les revenus ne comprennent que ceux directement reliés au nolisement de la flotte exploitée par le SAG (note 3, p.).

3. Depuis le 1er avril 1989, la tarification des avions-citernes tient compte des dépenses assumées à même d'autres enveloppes budgétaires et des dépenses en capital effectuées ou à effectuer pour la flotte et ses équipements.

Protection de la forêt

Au cours de la période observée, c'est presque exclusivement au secteur de la protection de la forêt qu'on doit les hausses de revenus. De 1985-1986 à 1987-1988, les revenus annuels de ce secteur ont été en moyenne de 1,7 M$, soit plus du double de 1984-1985. Cette année-là, les activités relatives à la protection de la forêt avaient rapporté 0,8 M$. Depuis 1988-1989, les tarifs des avions-citernes qui ne visaient qu'à récupérer les frais énergétiques (carburant et huile), visent maintenant à couvrir l'ensemble des coûts assumés, y compris les frais financiers et l'amortissement des immobilisations. À cause de ce changement, le secteur protection de la forêt a généré en 1988-1989 et 1989-1990 des revenus supplémentaires de 9,5 M$ soit 49 % et 47 % des revenus totaux de ces deux années.

Les dépenses ont progressé en moyenne de 8,7 % durant ces six années et les heures de vol ont augmenté de 15 % en moyenne. Toutefois, comme on peut le constater en observant les données de chacune des années, les variations proviennent de l'entretien et de l'acquisition de certaines fournitures, plutôt que de l'augmentation des heures de vol.

Par rapport aux dépenses comptabilisées à cet élément de programme, les revenus ne représentaient qu'une proportion de 14,5 % en 1984-1985. L'autofinancement, qui va monter à 18,2 % puis à 32 %, va redescendre à 22,8 % en 1987-1988. Depuis 1988-1989, il dépasse les 150 % compte tenu que la nouvelle tarification tient compte de l'ensemble des dépenses du gouvernement et non seulement de celles comptabilisées au sous-programme 8.2 de même qu'au Fonds renouvelable du SAG.

8.3 REVENUS ET DÉPENSES HORAIRES

Transport des personnes et des marchandises

De 1984-1985 à 1985-1986, le revenu horaire moyen généré par le sous-programme transport des personnes et des marchandises n'a progressé que de 1,8 %, passant de 343 $ à 349 $. Les tarifs des quatre types d'aéronefs affectés spécifiquement à ces activités n'ont en effet subi aucune modification, et les changements dans leur nolisement ont été proportionnels ou se sont tout simplement annulés. En 1986-1987, le revenu horaire n'a progressé que de 14,3 %, et ce malgré une hausse générale des tarifs de 20 %. Le retrait prolongé d'un F-27, en restreignant l'offre de service, a fait augmenter le poids relatif des hélicoptères, appareils beaucoup moins coûteux à noliser. En 1987-1988, les variations d'utilisation des divers aéronefs ont été plutôt responsables de la moitié de la hausse de 14 % du revenu horaire moyen. L'autre moitié a découlé des nouveaux tarifs qui n'ont été appliqués qu'au cours des quatre derniers mois de l'année (voir note 4, p. 219) En 1988-1989, le revenu horaire moyen a augmenté de 52,4 %, et ce sous l'effet combiné des hausses tarifaires de décembre 1987 et d'avril 1988. La mise en service du nouvel avion ambulance a aussi contribué à cette hausse, un tarif de 50 % supérieur à celui exigé pour l'ancien avion-ambulance ne pouvant être compensé par une rapidité accrue de seulement 15 %. En 1989-1990, le revenu horaire moyen va augmenter de 31,5 %. Le remplacement complet du HS-125 ambulance par le Challenger, une utilisation moindre des hélicoptères et les diverses hausses de tarifs sont responsables de cette autre progression importante du revenu horaire.

Les dépenses, ou coûts calculés sur la base horaire, démontrent de façon encore plus explicite la fixité relative des coûts du SAG. Leurs taux de variation sont systématiquement plus élevés (+2 % à + 33 %) que ceux calculés sur la base globale (-2 % à +28 %). Les salaires considérés comme des coûts fixes ont constitué à eux seuls 41,8 % des dépenses effectuées au cours de ces six années, et globalement ces salaires ont connu une progression annuelle moyenne de 4,4 %. Le coût horaire moyen, qui était de 776 $ en 1984-1985, a plus que doublé au cours de cette période, s'établissant à 1 871 $ en 1989-1989.

TABLEAU 3
TRANSPORT DES PERSONNES ET DES MARCHANDISES,
REVENUS ET DÉPENSES

	1984-85	1985-86	1986-87	1987-88	1988-89	1989-90
($)						
REVENU HORAIRE	343	349	399	458	698	918
COÛT HORAIRE	776	948	1 152	1 265	1 572	1 871
REVENU/PASSAGER	147	153	195	192	291	425
COÛT/PASSAGER	331	416	563	529	655	867

SOURCES: «Évolution des dépenses du M.T.Q., 1962-63 à 1989-90», collection Études et recherches en transports. Système de facturation du SAG; Rapports mensuels du SAG, (cumulatif au 31 mars). **«États financiers du Fonds renouvelable du SAG»**, 1984-1985 à 1989-1990

FIGURE 4
REVENU ET COUT HORAIRE

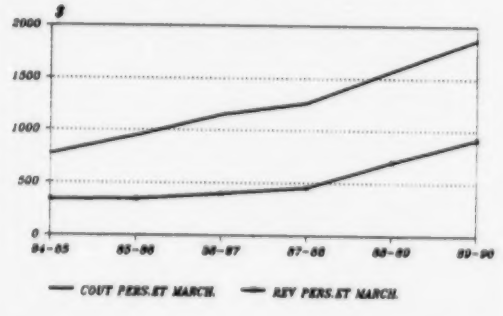
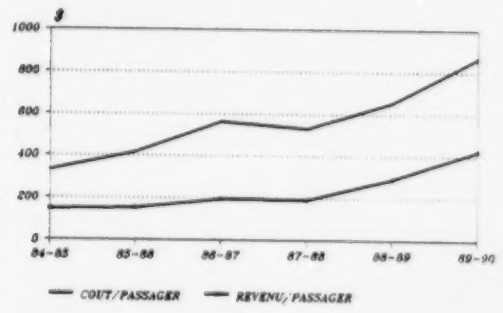


FIGURE 5
REVENU ET COUT PAR PASSAGER



Protection de la forêt

Le revenu horaire moyen généré par le secteur protection de la forêt a évolué à un rythme beaucoup plus marqué. Il a progressé de 35,3% en 1985-1986, de 26,7% en 1986-1987. Il est redescendu de 10,5% en 1987-1988 puis est remonté de plus de 400% en 1988-1989. Enfin, il n'a pratiquement pas bougé en 1989-1990, n'affichant qu'une progression de 0,3%.

Le redémarrage saisonnier de la flotte d'avions-citernes et le maintien de l'expertise du personnel volant exigent bon an mal an quelque 800 heures de vol, et jusqu'en 1987-1988 ces heures ne faisaient l'objet d'aucune facturation. De ce phénomène découle l'essentiel des variations des revenus horaires moyens des années 1985-1986 à 1987-1988. De 46,6%, le ratio heures facturées contre heures totales est passé à 58,3%, en 1985-1986, à 64,6%, en 1986-1987, et est redescendu à 57,1%, en 1987-1988 (voir tableau 6). Les modifications tarifaires et les changements dans les proportions d'utilisation des deux types d'avions-citernes ont eu des impacts beaucoup plus limités. En effet, les tarifs réguliers des avions-citernes n'ont été augmentés que de 5% et de 10% en 1985-1986 et 1986-1987, et n'ont subi aucune modification en 1987-1988. Pour ce qui est des proportions d'utilisation des CL-215 et CANSO, ce n'est qu'en 1987-1988 que leurs niveaux ont changé. Cette année-là, deux nouveaux CL-215 ont pris la relève de deux des six CANSO opérés par le SAG.

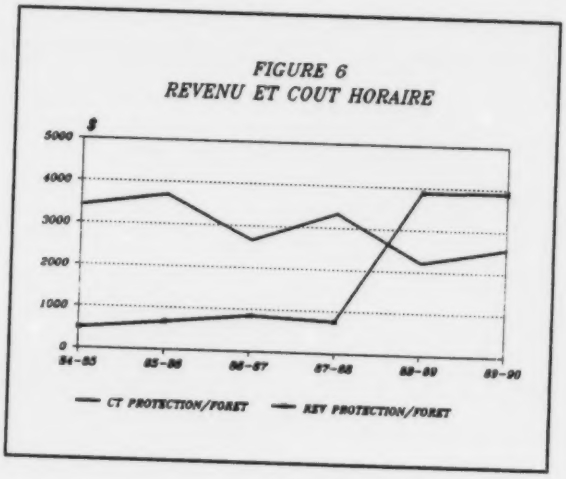
Depuis 1988-1989, la tarification vise à récupérer tous les coûts et non plus seulement les frais énergétiques. C'est ce qui explique que le revenu horaire moyen qui n'avait jamais dépassé les 1 000 $ a été de 3 893 $ en 1988-1989 et de 3 905 $ en 1989-1990.

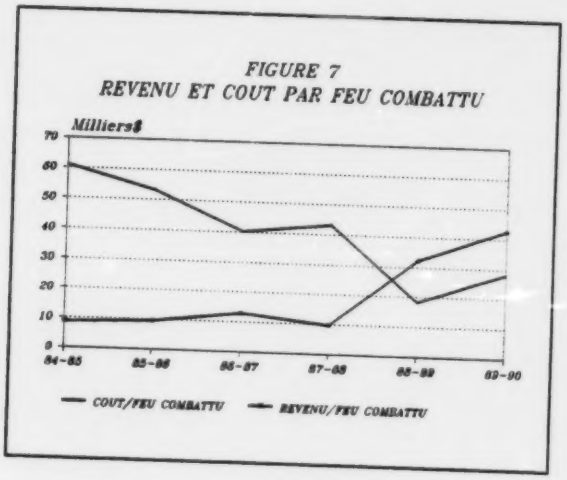
Une surestimation des coûts d'opération en 1988-1989 et leur croissance plus modérée en 1989-1990, ont fait en sorte que pour des temps d'utilisation quasiment identiques (3 332 heures et 3 342 heures) le SAG a facturé les utilisateurs pour des sommes quasiment identiques (13 M $ et 13,1 M $).

TABLEAU 4
PROTECTION DE LA FORÊT,
REVENUS ET DÉPENSES PAR FEU COMBATTU

($)	1984-85	1985-86	1986-87	1987-88	1988-89	1989-90
REVENU HORAIRE	498	674	854	764	3 893	3 905
COÛT HORAIRE	3 426	3 702	2 671	3 354	2 214	2 581
REVENU/FEU COMBATTU	8 884	9 701	12 900	9 889	32 347	42 787
COÛT/FEU COMBATTU	61 065	53 294	40 325	43 415	18 399	28 285

SOURCES: «Évolution des dépenses du M.T.Q., 1962-63 à 1989-90», collection Études et recherches en transports. Système de facturation du SAG; Rapports mensuels du SAG, (cumulatif au 31 mars). «États financiers du Fonds renouvelable du SAG», 1984-1985 à 1989-1990





8.4 LES MISSIONS

Heures totales de vol

Des cinq missions qui constituent le secteur transport des personnes et des marchandises, seulement deux ont progressé depuis 1984-1985. Le transport des malades a progressé de façon plutôt régulière, alors que la croissance importante des «autres missions» en 1989-1990 a été précédée de trois années de stabilité. Les heures de vol de 1989-1990 sont, dans le cas du transport des malades, supérieures de 33 % à celles de 1984-1985 et supérieures de 71,5 % pour ce qui est des «autres missions». Sur l'ensemble du temps de vol du SAG, leur part relative est passée de 10 % à 17,0 % et de 5,5 % à 12,0 %.

Au chapitre du transport exécutif, les 2 067 heures réalisées en 1989-1990 représentent une chute de 41,4 % par rapport aux 3 527 heures de 1984-1985. Après deux baisses successives, dont une particulièrement importante en 1986-1987 (-34 %), les heures de vol sont revenues à un niveau plus habituel en 1987-1988. Le retrait prolongé d'un F-27, en restreignant l'offre de service, avait perturbé le temps de vol en 1986-1987. En 1988-1989, le temps de vol a progressé de 4,5 %, et ce malgré le retrait pour la rénovation du deuxième F-27 du SAG en novembre 1988. L'addition d'un hélicoptère Bell 222, d'un petit bimoteur Navajo, une plus grande disponibilité du DC-3 et une plus grande utilisation des hélicoptères Bell 206B ont plus que compensé ce retrait qui s'est poursuivi jusqu'en décembre 1989. La non disponibilité du F-27 (CF-PQ1) s'est faite sentir davantage en 1989-1990. Il a été absent plus longtemps (9 mois au lieu de 5 mois) de sorte que l'autre F-27 a été utilisé presque trois fois plus longtemps qu'en 1988-1989 pour des évacuations médicales (316 heures / 120 heures) bien que son temps total de vol ait été pratiquement le même (1 026 heures / 977 heures).

Les baisses d'activité ont été importantes pour les deux autres missions, particulièrement pour la mission protection de la faune. Les 1 142 heures de cette mission ne représentent plus en 1989-1990 que 26,5 % de son temps de vol de 1984-1985. Pour ce qui est de la protection publique, la baisse est de moitié moindre. Ses 1 381 heures de vol représentent 54,8 % des 2 521 heures exécutées en 1984-1985.

Contrairement à la protection de la faune, pour laquelle la demande de service a constamment diminué, ce n'est qu'au cours des trois dernières années que celle de la protection publique a régressé.

L'imposition de tarifs à partir de 1984-1985 et les ajustements qui leur ont été apportés au fil des ans expliquent en très grande partie les baisses de demande. En ce qui a trait au transport exécutif, il faut aussi souligner l'amélioration de la desserte de la ville de Québec. Le nombre de vols réguliers y a considérablement augmenté à la suite de la déréglementation du transport aérien. Des compressions exercées sur les budgets de fonctionnement des cabinets ministériels auraient aussi contribué à la baisse du transport exécutif.

Les heures de vol reliées à la mission protection de la forêt ont fortement progressé depuis 1984-1985. Le temps total de vol pour l'année 1989-1990 représente le double des heures réalisées en 1984-1985, soit 3 341 heures comparativement à 1 658 heures. Leur poids par rapport à l'activité totale du SAG a presque que triplé, passant de 11,6% à 29,9%. L'été 1984 avait été au Québec particulièrement peu actif en feux de forêts, les avions-citernes ayant volé en moyenne moins de 80 heures, incluant les heures hors Québec qui en 1984-1985 représentaient 24% du temps de vol total.

TABLEAU 5

LES MISSIONS DU SERVICE AÉRIEN GOUVERNEMENTAL

RÉPARTITION DES HEURES TOTALES PAR MISSION

	1984-85		1986-87		1987-88		1988-89		1989-90	
TRANSPORT DES MALADES	1 427	10,0%	1 489	11,9%	1 557	13,2%	1 650	13,2%	1 899	17,0%
TRANSPORT EXÉCUTIF	3 527	24,8%	1 957	15,7%	2 607	22,1%	2 706	21,6%	2 067	18,5%
PROTECTION DE LA FAUNE	4 317	30,3%	2 765	22,1%	2 281	19,3%	1 964	15,7%	1 142	10,2%
PROTECTION PUBLIQUE	2 521	17,7%	2 689	21,5%	2 210	18,7%	1 856	14,8%	1 381	12,4%
PROTECTION DE LA FORÊT	1 658	11,6%	2 507	20,1%	2 213	18,7%	3 332	26,6%	3 341	29,9%
AUTRES MISSIONS	783	5,5%	1 088	8,7%	938	7,9%	1 007	8,0%	1 343	12,0%
TOTAL:	14 233	100,0%	12 495	100,0%	11 806	100,0%	12 515	100,0%	11 173	100,0%

SOURCE: Système de facturation du SAG

FIGURE 8
RÉPARTITION DES HEURES DE VOL TOTALES PAR MISSION

1984-1985

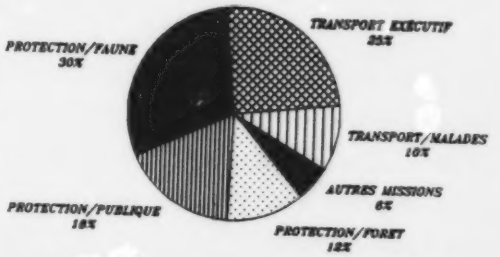
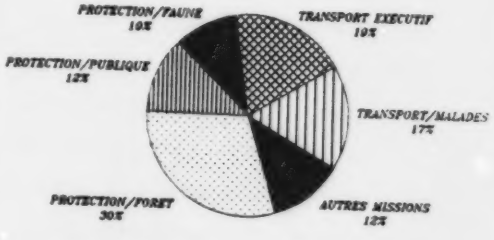


FIGURE 9
RÉPARTITION DES HEURES DE VOL TOTALES PAR MISSION

1989-1990



Les heures facturées

De 1984-1985 à 1989-1990, 67 591 heures de vol ont été facturées aux clients du SAG, soit 88,4% des heures de vols totales. Les 8 836 heures qui n'ont pas été facturées sont essentiellement liées à l'entrainement des équipages des divers aéronefs.

Quant au transport des malades, le pourcentage d'heures facturées qui se maintenait au-dessus de 99% a baissé à 93% en 1988-1989, en raison des quelque 100 heures de vol reliées à la mise en service du nouvel avion-ambulance Challenger. Le résultat de 1989-1990 confirme le caractère ponctuel de cette baisse, le pourcentage d'heures facturées a été de 98,4%.

Les variations des pourcentages d'heures facturées de la mission transport exécutif s'expliquent par la stabilité de leurs heures non facturables. De 1984-1985 à 1987-1988, elles n'ont varié que de 93 à 116 heures. Depuis 1988-1989, la mise en service d'un nouvel hélicoptère et d'un petit bimoteur explique que le nombre d'heures non facturées ait monté à 154 heures puis à 179. Cela a fait baisser les pourcentages d'heures facturées de 95,6 à 91,3%.

Les baisses des pourcentages de 1987-1988 et 1988-1989, pour la protection de la faune, et de 1988-1989, pour les autres missions, sont reliées à des augmentations du temps d'entrainement consacré à l'appareil DC-3. Les hausses des pourcentages de la mission protection de la forêt dépendent du nombre et de l'intensité des feux à combattre. Les heures consacrées à l'entrainement et à la remise en marche de la flotte d'avions-citernes qui sont non facturées sont importantes et stables. Depuis 1988-1989, bien que la tarification vise à couvrir la totalité des coûts d'exploitation des avions-citernes, c'est sensiblement les mêmes proportions des heures de vol qui continuent de faire l'objet de tarifs. En effet, les charges pour compenser les coûts considérés comme «fixes» sont faites sur la base des surfaces protégées plutôt que sur une base horaire.

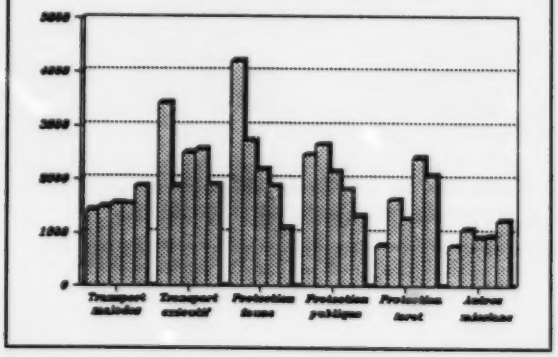
TABLEAU 5

LES MISSIONS DU SERVICE AÉRIEN GOUVERNEMENTAL,
HEURES DE VOL FACTURÉES / HEURES TOTALES PAR MISSION

	1984-85		1986-87		1987-88		1988-89		1989-90	
	HRES FACT.		HRES FACT.		HRES FACT.		HRES FACT.		HRES FACT.	
TRANSPORT DES MALADES	1 415	99,1%	1 477	99,2%	1 552	99,6%	1 534	93,0%	1 868	98,4%
TRANSPORT EXÉCUTIF	3 421	97,0%	1 857	94,9%	2 493	95,6%	2 552	94,3%	1 888	91,3%
PROTECTION DE LA FAUNE	4 192	97,1%	2 715	98,2%	2 171	95,2%	1 873	95,4%	1 087	95,2%
PROTECTION PUBLIQUE	2 462	97,7%	2 645	98,4%	2 144	97,0%	1 806	97,3%	1 316	95,3%
PROTECTION DE LA FORÊT	773	46,6%	1 620	64,6%	1 264	57,1%	2 406	72,2%	2 070[1]	61,9%
AUTRES MISSIONS	758	96,8%	1 061	97,6%	914	97,5%	933	92,6%	1 225	91,2%
TOTAL:	13 020	91,5%	11 375	91,0%	10 539	89,3%	11 104	88,7%	9 454	84,6%

SOURCES: Système de facturation du SAG, (cumulatif au 31 mars); Evaluation du SAG, Direction de la programmation, nov. 1986; Annexe 4, mémoire portant sur la création du Fonds spécial du SAG, 23 nov. 89

FIGURE 10
HEURES FACTURÉES PAR MISSION
DE 1984-1985 À 1989-1990



1. Pour les opérations québécoises des avions-citernes, il n'y a plus que les heures de combat qui fassent l'objet d'une tarification horaire. Depuis la saison 1989, les coûts relatifs à leur positionnement (313 heures en 1989-1990) sont plutôt pris en compte dans le calcul des charges fixes, exigées depuis 1988-1989.

L'autofinancement

L'autofinancement par mission a été calculé à l'aide de coûts ajustés: aux dépenses comptabilisées au programme 8 et au Fonds renouvelable du SAG ont été ajoutés l'amortissement des appareils de même que toutes les dépenses assumées par d'autres enveloppes budgétaires (voir la note du tableau 7). Ces données permettent de voir quels niveaux devraient atteindre les revenus pour non seulement défrayer les dépenses courantes, mais aussi pour accumuler les fonds nécessaires au renouvellement de la flotte. Ce principe de tarification est déjà retenu pour la flotte d'avions-citernes.

Avec les nouveaux coûts, l'autofinancement qui globalement était de 28% en 1984-1985 (voir tableau 1) passe à 25,5%, et celui de 1989-1990 de 86,9% à 66,8%. Les déficits d'opération montent de 10,3 M$ à 15 M$ en 1984-1985 et de 3,0 M$ à 10,1 M$ en 1989-1990.

Les cinq missions constituant le sous-programme transport des personnes et des marchandises ont globalement amélioré leurs résultats. Leurs revenus ont couvert 41,6% de leurs dépenses alors qu'en 1984-1985 cette proportion n'était que de 35,1%. Trois missions présentent de meilleurs bilans, le transport des malades, la protection de la faune et les «autres missions». Pour ce qui est du transport exécutif et de la protection publique, l'autofinancement est demeuré quasiment le même dans un cas comme dans l'autre.

La nouvelle tarification des avions-citernes couvre maintenant l'ensemble des frais assumés par le gouvernement. En 1989-1990, l'autofinancement de la mission protection de la forêt a été de 100,3%.

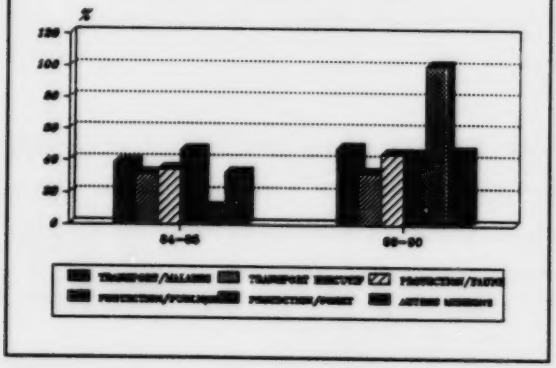
TABLEAU 7

LES MISSIONS DU SERVICE AÉRIEN GOUVERNEMENTAL,
AUTOFINANCEMENT PAR MISSION[1]

	1984-85			1989-90		
	REVENUS (000 $)	COÛTS (000 $)		REVENUS (000 $)	COÛTS (000 $)	
TRANSPORT DES MALADES	933	2 386	39,1%	3 175	6 592	48,2%
TRANSPORT EXÉCUTIF	1 794	5 626	31,9%	2 079	6 398	32,5%
PROTECTION DE LA FAUNE	889	2 571	34,6%	533	1 190	44,8%
PROTECTION PUBLIQUE	492	1 064	46,3%	656	1 475	44,5%
PROTECTION DE LA FORÊT	826	7 849	10,5%	13 050	13 013	100,3%
AUTRES MISSIONS	209	651	32,1%	742	1 622	45,7%
TOTAL:	5 143	20 147	25,5%	20 235	30 290	66,8%

SOURCES: Système de facturation du SAG, (cumulatif au 31 mars); Évaluation du SAG, Direction de la programmation, nov. 1986; Annexe 4, mémoire portant sur la création du Fonds spécial du SAG, 23 nov. 89

FIGURE 11
AUTOFINANCEMENT PAR MISSION



1. Les coûts incluent l'amortissement des appareils ainsi que des dépenses assumées à même d'autres enveloppes budgétaires (loyers, communications, avantages sociaux, ...). Les dépenses relatives aux moteurs et hélices ont été remplacées par des réserves comptables, et les frais relatifs au service du nolisement ont été retirés.

8.5 LE TRANSPORT EXÉCUTIF

Deux faits se dégagent des statistiques d'opération par type de clientèle: le transport ministériel est en baisse constante depuis 1984-1985 et, exception faite de deux années, la demande de transport des organismes et ministères a été plutôt stable.

La baisse constante du transport ministériel tiendrait à l'amélioration du transport aérien régulier de et vers Québec. Pour leur part, les deux baisses importantes de la demande de transport des ministères et organismes en 1986-1987 et 1989-1990 tiendraient essentiellement à des réductions importantes dans l'offre de service. À chacune des deux occasions, l'un ou l'autre des deux F-27 du SAG était hors service et ce pour au moins neuf des douze mois de l'année. Leur non remplacement par des avions équivalents et les priorités accordées au transport des malades et des ministres ont fait en sorte que les ministères et organismes ont dû recourir davantage aux services des transporteurs privés pour combler leurs besoins en transport.

Rappelons que durant toute la période de 1984-1985 à 1989-1990, le nombre d'avions affectés spécifiquement au transport exécutif était de trois, deux F-27 et un réacté HS-125.

Les statistiques d'utilisation des avions-passagers nous montrent que le nombre de passagers a décliné sensiblement au même rythme que la demande totale de transport (-9,9% comparativement à -11,2%), mais que la distance moyenne parcourue par chaque passager a augmenté d'un peu plus de 60%.

TABLEAU 8
LE TRANSPORT EXÉCUTIF

HEURES DE VOL DES MINISTRES, ORGANISMES ET MINISTÈRES

	1984-85		1986-87		1987-88		1988-89		1989-90	
MINISTRES	2 199	64,3%	1 116	60,1%	1 308	52,5%	1 093	42,8%	1 014	53,7%
ORGANISMES ET MINISTERES	1 329	35,7%	741	39,9%	1 186	47,5%	1 458	57,2%	874	46,3%
TOTAL:	3 421	100,0%	1 857	100,0%	2 493	100,0%	2 552	100,0%	1 888	100,0%

STATISTIQUES D'UTILISATION DES AVIONS-PASSAGERS[1]

	1984-85	1985-86	1986-87	1987-88	1988-89	1989-90	VARIATION EN % 1989-90 /1984-85
PASSAGERS-KM	9 811 213	9 400 349	6 840 850	8 538 724	8 753 924	6 530 743	-7,8
NOMBRE DE PASSAGERS	19 563	17 132	12 299	15 819	15 391	11 622	-9,9
KM PARCOURUS	2 014 724	1 936 839	1 606 217	1 831 270	1 917 829	1 936 172	-0,8

SOURCES: Système de facturation du SAG; Rapports mensuels du SAG, (cumulatif au 31 mars)

FIGURE 12
HEURES DE VOL; MINISTRES, ORGANISMES ET MINISTERES

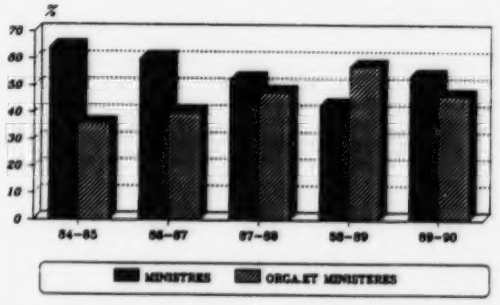
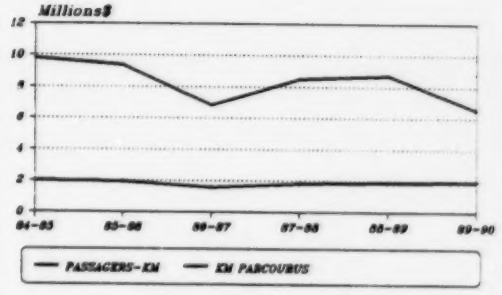


FIGURE 13
PASSAGERS-KM ET KM PARCOURUS PAR LES AVIONS-PASSAGERS



1. Comprend l'avion ambulance et l'hélicoptère BELL-222.

8.6 LE TRANSPORT DES MALADES

De 1984-1985 à 1988-1989, le nombre d'évacuations médicales réalisées par le Service aérien gouvernemental a progressé à un rythme modéré mais régulier. La progression annuelle moyenne a été de 4,2 %, les évacuations passant de 531 à 626. En 1989-1990, cette mission a continué de progresser mais cette fois-là à un rythme beaucoup plus important. Les évacuations sont passées à 777 en hause de 24,1 %.

Bon an mal an, les malades proviennent des mêmes quatre régions administratives. Globalement, ces régions ont regroupé à peu près toujours la même proportion d'évacuations (84,9 % à 87,6 %). Séparément, toutefois, ces parts ont passablement varié. Après quatre année de fortes croissances, les évacuations en provenance de l'Abitibi-Témiscamingue se sont stabilisées en 1987-1988. De 18,6 % la part régionale a monté jusqu'à 28,1 % pour finalement redescendre à 21,9 %. Pour ce qui est de la Côte-Nord, c'est l'inverse. Après une forte décroissance (169 à 126) les évacuations ont bondi de 50,7 % en 1989-1990 passant de 136 à 205. De 31,8 % la part régionale est descendue à 21,8 % pour finalement remonter à 26,4 %. La Gaspésie suit le même cheminement que la Côte-Nord avec une décroissance suivie d'une forte progression. De 113 les évacuations vont tomber à 88 pour remonter à 157 en 1989-1990. De 21,3 % la part régionale est tombée jusqu'à 15,0 % et a fini la période à 20,2 %. Seule la région du Nord-du-Québec a connu une progression constante de ses évacuations, celles-ci sont passées de 75 à 149 pour une croissance moyenne de 14,7 %. La part régionale qui était de 14,1 % est maintenant de 19,2 %.

L'Abitibi-Témiscamingue était devenue en 1987-1988 la région la plus importante pour les évacuations médicales. Elle avait surpassé la Côte-Nord qui jusque là occupait la première place. En 1989-1990, les évacuations nord-côtières ont de nouveau dépassé celles de l'Abitibi-Témiscamingue. La Gaspésie et le Nord-du-Québec ont conservé, et cela sans interruption, leur troisième et quatrième place.

TABLEAU 9
LE TRANSPORT DES MALADES

ÉVACUATIONS MÉDICALES PAR RÉGIONS ADMINISTRATIVES[1]

RÉGIONS ADMINISTRATIVES	1984-85		1985-86		1986-87		1987-88		1988-89	
-ABITIBI-TÉMISCAMINGUE	99	18,6%	157	26,7%	146	25,4%	170	28,1%	168	26,8%
-CÔTE-NORD	169	31,8%	180	30,6%	170	29,6%	126	20,8%	136	21,7%
-GASPÉSIE	113	21,3%	88	15,0%	91	15,9%	132	21,8%	125	20,0%
-NORD-DU-QUÉBEC	75	14,1%	74	12,6%	85	14,8%	93	15,4%	105	16,8%
-AUTRES	75	14,1%	89	15,1%	82	14,3%	84	13,9%	92	14,7%
-ÉVACUATIONS TOTALES	531	100,0%	588	100,0%	574	100,0%	605	100,0%	626	100,0%

ORIGINE DES ÉVACUATIONS MÉDICALES, RÉGIONS ET PRINCIPAUX AÉROPORTS, 1984-85 À 1988-89

RÉGIONS ADMINISTRATIVES		RÉGION /TOTAL	PRINCIPAUX AÉROPORTS		AÉROPORT /RÉGION
-ABITIBI-TÉMISCAMINGUE	740	25,3%			
-CÔTE-NORD	781	26,7%	- ROUYN	316	42,7%
-GASPÉSIE	549	18,8%	- BAIE-COMEAU	355	45,5%
-NORD-DU-QUÉBEC	432	14,8%	- BONAVENTURE	229	41,7%
-AUTRES	422	14,4%	- KUUJJUAQ	177	41,0%
			- BAGOTVILLE	62	14,7%
TOTAL:	2 924	100,0%		1139	39,0%

SOURCE: Rapports mensuels du SAG, (cumulatif au 31 mars)

FIGURE 14
RÉPARTITION RÉGIONALE DES ÉVACUATIONS MÉDICALES

1984-1985

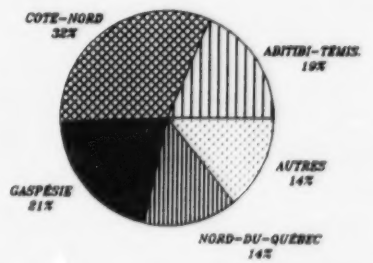
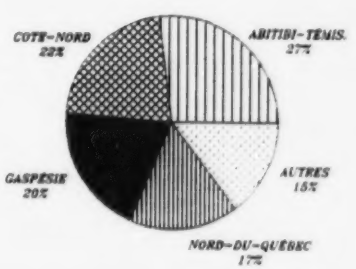


FIGURE 15
RÉPARTITION RÉGIONALE DES ÉVACUATIONS MÉDICALES

1988-1989



1. Comme définies par le décret 1389-89 du 23 août 1989, concernant la nouvelle numérotation des régions administratives du Québec.

8.7 LA PROTECTION DE LA FORÊT

Comme on a pu le constater dans les premières sections de ce chapitre, et comme en font foi les indicateurs du tableau 10, la mission protection de la forêt a connu au cours des six dernières années une progression significative.

Au Québec, le nombre de feux de forêt a augmenté en moyenne de 10,3%, alors que le nombre de feux combattus avec les avions-citernes a progressé en moyenne de 26,8%. La proportion des feux combattus par rapport aux feux totaux, qui était inférieure à 15% les deux premières années, a atteint 30% en 1988-1989 pour redescendre à 26,1% en 1989-1990. De plus, les feux ont exigé des interventions plus longues: 5,51 heures de 1986-1987 à 1989-1990 comparativement à 3,39 heures de 1984-1985 à 1985-1986. Soulignons la faiblesse particulière de l'année 1984-1985. Pour l'ensemble des 15 dernières années, elle arrive au dernier rang pour les feux combattus et à l'avant-dernier rang pour les feux totaux. Les 686 feux de la saison 1979 ne précède d'ailleurs que de justesse son total de 714 feux.

Les heures de combat des avions-citernes ont progressé en moyenne de 40,4%, alors que leurs heures totales de vol reliées à la protection de la forêt du Québec ont augmenté de 15,6%. Cette différence s'explique par le fait que la remise en marche saisonnière de la flotte d'avions-citernes et le maintien de l'expertise du personnel naviguant exigent bon an mal an quelque 800 heures de vol. Le déploiement de la flotte en début de saison exige lui aussi un nombre minimal d'heures de vol.

Les heures de vol effectuées hors Québec sont passées de 399 à 218 en 1989-1990, ce qui représente une baisse annuelle moyenne de 11,4%. Les activités hors Québec ont atteint un sommet en 1985-1986. À la fin de mars 1985, le gouvernement a dépêché deux CANSO en Équateur pour aider ce pays à maîtriser un incendie dans l'archipel des Galapagos. Cette opération a nécessité 186 des 561 heures de vol réalisées à l'extérieur du Québec en 1985-1986. Des 1 892 heures réalisées hors Québec durant cette période, 211 sont relatives à la mission aux Galapagos, 1 005 à une entente d'aide mutuelle conclue avec les autres provinces et 702 à des contrats avec le gouvernement mexicain et certains États américains, contrats réalisés hors saison.

TABLEAU 10
LA PROTECTION DE LA FORÊT

NOMBRE DE FEUX COMBATTUS ET NOMBRE DE FEUX TOTAUX

	1984-85	1985-86	1986-87	1987-88	1988-89	1989-90	VARIATION EN % 1989-90 /1984-85
NOMBRE DE FEUX	714	922	851	992	1 331	1 167	
NOMBRE DE FEUX COMBATTUS	93	136	166	171	401	305	10,3%
FEUX COMBATTUS/TOTAUX	13,0%	14,8%	19,5%	17,2%	30,1%	26,1%	26,8%

HEURES DE COMBAT AU QUÉBEC ET HEURES DE VOL TOTALES DES AVIONS-CITERNES[1]

	1984-85	1985-86	1986-87	1987-88	1988-89	1989-90	
HEURES DE VOL TOTALES	1 572	1 849	2 445	2 164	3 305	3 252	15,6%
HEURES DE COMBAT	323	453	1 153	897	1 931	1 761	40,4%
HEURES DE COMBAT/TOTALES	20,5%	24,5%	47,2%	41,5%	58,4%	54,2%	

HEURES DE VOL TOTALES AU QUÉBEC ET HEURES DE VOL TOTALES[2]

	1984-85	1985-86	1986-87	1987-88	1988-89	1989-90	
HEURES DE VOL AU QUÉBEC	1 259	1 397	2 188	2 042	3 108	3 124	19,9%
HEURES DE VOL TOTALES	1 658	1 958	2 507	2 213	3 332	3 342	15,1%
HEURES QUÉBEC/HEURES TOTALES	75,9%	71,3%	87,3%	92,3%	93,3%	93,5%	

REVENUS AU QUÉBEC ET REVENUS TOTAUX (000 $)

	1984-85	1985-86	1986-87	1987-88	1988-89	1989-90	
REVENUS AU QUÉBEC	427	577	1 401	1 285	12 325	11 927	94,6%
REVENUS TOTAUX	826	1 319	2 141	1 691	12 971	13 050	73,7%
REVENUS QUÉBEC/TOTAUX	51,7%	43,8%	65,4%	76,0%	95,0%	91,4%	

SOURCES: TAB-21.1 (SPCFR 174) Avions-citernes sur les feux au Québec (heures, largages, sorties) et TAB-22.1 (SPCFR 177) Feux combattus avec avions-citernes au Québec (nombre de feux combattus par type d'aéronef et leur proportion sur l'ensemble des feux de forêt), Direction de la conservation, Service de la protection contre le feu, M.E.R.; Rapports mensuels du SAG, (cumulatif au 31 mars); Facturation détaillée, Fonds renouvelable du SAG.

FIGURE 16
HEURES DE VOL QUÉBEC/TOTALES

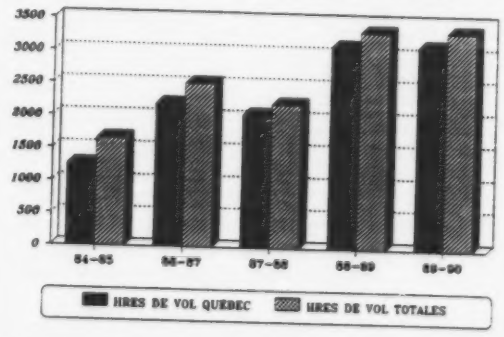
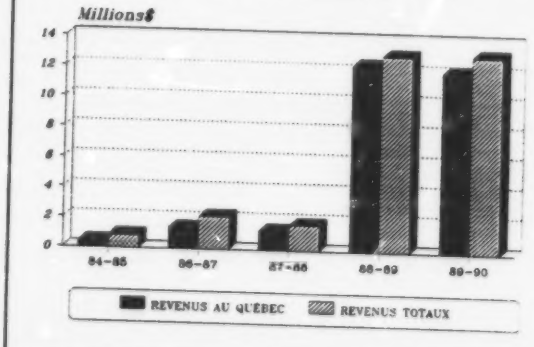


FIGURE 17
REVENUS AU QUÉBEC/TOTAUX



1. Les heures totales d'avions-citernes excluent celles consacrées aux autres missions.

2. Ces données comprennent les heures de DC3 consacrées au transport du personnel et/ou de matériel.

8.8 LA FLOTTE DU SAG

Le temps d'utilisation des hélicoptères n'a fait que décliner depuis 1984-1985, passant de 7 106 à 3 716 heures. La demande relative à la protection de la faune, de loin la plus importante en 1984-1985, a baissé systématiquement à chaque année comme la demande globale. La chute a été considérable, le temps de vol diminuant en moyenne de 21 % par année (3 721 heures comparativement à 1 142 heures). La demande découlant de la mission protection publique a elle aussi diminué, mais cela d'une façon beaucoup moins significative. De 2 521 heures en 1984-1985, les réquisitions policières sont passées à 1 381 heures, une baisse annuelle moyenne de 11,3 %. Le secteur «autres missions», après une forte hausse en 1985-1986, est redescendu par la suite et s'est arrêté en 1988-1989 à un niveau quasi identique à celui de 1984-1985 (684 heures comparativement à 709 heures). Le transport exécutif, seule autre mission à faire usage d'hélicoptères, a en 1988-1989 fortement progressé. La mise en service d'un nouvel hélicoptère de type exécutif a fait passer le temps de vol d'une moyenne de 83 heures à 354 heures. En 1989-1990, la progression s'est poursuivie, le temps de vol s'établissant à 438 heures, une hausse de 23,7 %.

Globalement, le temps de vol des avions-citernes a progressé à un taux moyen annuel de 13,5 %, les heures de vol passant de 1 729 à 3 252. La mission protection de la forêt, qui accaparait 90,9 % du temps de vol en 1984-1985, en accapare 100 % en 1989-1990. Jusqu'en 1986-1987, les avions-citernes étaient utilisés pour transporter du carburant dans des secteurs isolés du Nord-du-Québec et pour faciliter des missions d'inventaire aérien de la faune réalisées à l'aide des hélicoptères du SAG. Les autres années, ils ont été utilisés à l'occasion pour le transport d'autres marchandises.

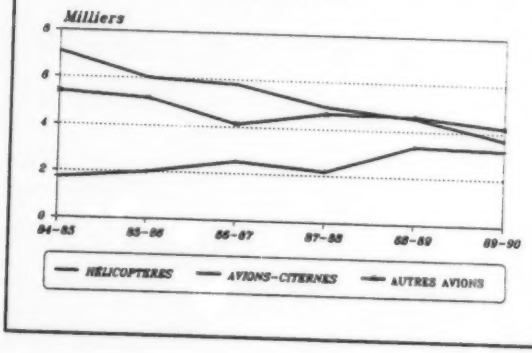
En baisse depuis 1984-1985, le temps de vol des avions-passagers a monté de 12,7 % en 1987-1988. Stable en 1988-1989, il va de nouveau chuter en 1989-1990 pour s'établir à 4 205 heures soit 22,1 % de moins que les 5 399 heures de 1984-1985. Durant les six années observées, les variations ont essentiellement découlé de l'utilisation des F-27. Cela est particulièrement vrai pour 1986-1987, 1988-1989 et 1989-1990. Au cours de

TABLEAU 11
LA FLOTTE DU SAG

HEURES DE VOL TOTALES PAR TYPES D'APPAREIL	1984-85	1985-86	1986-87	1987-88	1988-89	1989-90
HÉLICOPTÈRES						
BELL-206B	7 106	6 030	5 822	4 960	4 286	3 315
BELL-222[1]	0	0	0	0	262	401
TOTAL:	7 106	6 030	5 822	4 960	4 548	3 716
AVIONS-CITERNES						
CL-215[2]	1 329	1 392	1 766	1 850	2 774	2 483
CANSO	400	628	773	338	579	769
TOTAL:	1 729	2 020	2 539	2 188	3 353	3 252
AUTRES AVIONS						
HS-125[3]	2 005	1 892	1 892	1 987	1 210	562
F-27[4]	2 674	2 394	1 397	2 063	1 680	1 231
DC-3	720	870	843	608	777	733
CHALLENGER[5]	0	0	0	0	885	1 481
NAVAJO[6]	0	0	0	0	63	199
TOTAL:	5 399	5 156	4 132	4 658	4 615	4 206

SOURCE: Rapports mensuels du SAG, (cumulatif au 31 mars).

FIGURE 18
ÉVOLUTION DES HEURES DE VOL PAR TYPES D'APPAREIL



1. L'hélicoptère BELL-222 a été loué pour améliorer le service du transport éxécutif.

2. À l'été 1987, deux CL-215 neufs ont remplacé deux des six CANSO du SAG.

3. En février 1990, le biréacteur HS-125 éxécutif a été mis au rancart.

4. Les 2 F-27 ont été retirés de la flotte à tour de rôle pour leur révision majeure, le PQH pendant 8 mois (janvier 1986 à octobre 1986) et le PQI pendant 14 mois (de novembre 1988 à janvier 1990).

5. En juillet 1988, un biréacteur CHALLENGER version ambulance a remplacé le biréacteur HS-125 ambulance.

6. En mars 1989, un bimoteur léger de type NAVAJO a été loué pour le transport des équipages d'avions-citernes en provenance et vers leurs bases d'opération et pour améliorer le service de transport éxécutif.

En baisse depuis 1984-1985, le temps de vol des avions-passagers a monté de 12,7 % en 1987-1988. Stable en 1988-1989, il va de nouveau chuter en 1989-1990 pour s'établir à 4 205 heures soit 22,1 % de moins que les 5 399 heures de 1984-1985. Durant les six années observées, les variations ont essentiellement découlé de l'utilisation des F-27. Cela est particulièrement vrai pour 1986-1987, 1988-1989 et 1989-1990. Au cours de chacune de ces années l'un ou l'autre des deux F-27 du SAG a été hors service pendant des périodes de 5 à 9 mois. Les heures de vol des réactés du SAG (HS-125 ou HS-125-Challenger) ont peu varié. En fin de période, ils ont volé 2 043 heures comparativement à 2 005 heures en 1984-1985. Bien qu'ayant plus fluctué, les heures du DC-3 ont été presque les mêmes en 1989-1990 qu'en 1984-1985 (733 comparativement à 720). La construction et l'entretien de nouveaux aéroports en territoire inuk, de même que des travaux préparatoires à la deuxième phase de la Baie James, auront permis d'annuler l'effet qu'aurait dû avoir, sur le DC-3, la baisse importante des inventaires fauniques (0 heures contre 511 heures).

Enfin, pour ce qui est du Navajo nous n'avons pris en considération dans nos données que des heures reliées aux clientèles du SAG, excluant par le fait même toutes celles reliées au fonctionnement propre du SAG. Ces heures au nombre de 322 ont essentiellement été consacrées au transport du personnel relié à l'exploitation de la flotte d'avions-citernes du SAG.

8.9 LES DÉPENSES DE CAPITAL

Au cours des six dernières années 20 M$ ont été consacrés à l'acquisition de biens de nature capital. L'essentiel de ces dépenses s'est fait à partir de 1986-1987. En effet, seulement 1,6 M$ a été dépensé au cours des années 1984-1985 et 1985-1986.

Le sous-programme transport des personnes et des marchandises a bénéficié d'investissements totalisant 2,1 M$. De cette somme, 1,3 M$ découle des remboursements de capital relatifs au contrat de location-acquisition du nouveau réacté-ambulance Challenger. Signé en 1987-1988 pour financer l'achat et l'aménagement de ce nouvel appareil, ce contrat de 20,4 M$ est d'une durée de 15 ans (1987-2002).

L'achat de deux CL-215 et leur motorisation en version turbo propulsée ont accaparé la presque totalité des sommes consacrées au sous-programme de la protection de la forêt, soit 20,7 M$[4] sur 21,2 M$. Le reste des dépenses de ce sous-programme comme le reste des dépenses de l'autre sous-programme ont été consacrées à l'achat de matériel et d'équipements tels des véhicules automobiles, de l'outillage, etc.

4. Finalisées en 1990-1991, les acquisitions des 2 CL-215T auront nécessité des déboursés totaux de 25,5 M$ dont 10 M$ pour leurs changements de motorisation.

TABLEAU 12
LE SERVICE AÉRIEN GOUVERNEMENTAL
DÉPENSES DE CAPITAL (000 $)

	Personnes et marchandises	Protection de la forêt	Total
1984-1985	89	1 300	1 389
1985-1986	172	105	277
1986-1987	214	7 079	7 293
1987-1988	431	4 145	4 576
1988-1989	582	4 233	4 815
1989-1990	600	4 300	4 900
Total	2 088	21 162	23 250

FIGURE 19
DÉPENSES DE CAPITAL
PERSONNES ET MARCHANDISES

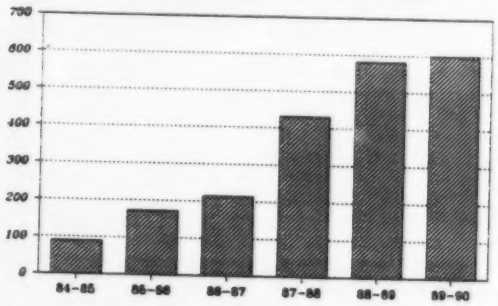
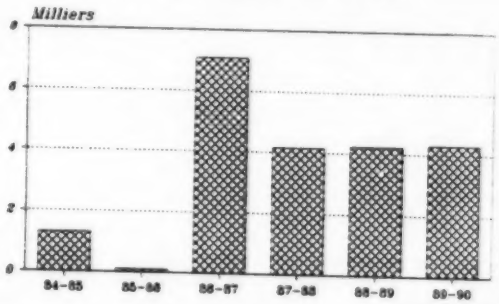


FIGURE 20
DÉPENSES DE CAPITAL
PROTECTION DE LA FORET



NOTES

Note 1 FONDS RENOUVELABLE, DÉPENSES TOTALES ET DÉPENSES PRISES EN COMPTE DANS NOS CALCULS

	DÉPENSES TOTALES	LOCATION DES HS-748	RÉNOVATION DE DEUX CL-215	DÉPENSES AJUSTÉES
1984-1985	6 659 367 $	(843 573 $)	----	5 815 794 $
1985-1986	7 291 049 $	(905 790 $)	----	6 385 259 $
1986-1987	8 581 051 $	(851 201 $)	----	7 729 850 $
1987-1988	7 049 658 $	----	----	7 049 658 $
1988-1989	12 832 544 $	----	(1 415 562 $)	11 416 982 $
1989-1990	16 587 311 $	----	(4 231 432 $)	12 355 879 $

Note 2 FONDS RENOUVELABLE, DÉPENSES COMPTABILISÉES PAR SECTEUR D'ACTIVITÉS [2]

	PERSONNES ET MARCHANDISES	PROTECTION DE LA FORÊT	TOTAL
1984-1985	5 206 023 $	609 771 $	5 815 794 $
1985-1986	5 732 012 $	653 247 $	6 385 259 $
1986-1987	6 772 667 $	957 183 $	7 729 850 $
1987-1988	6 086 611 $	963 047 $	7 049 658 $
1988-1989	6 822 422 $	4 952 540 $	11 416 982 $
1989-1990	6 767 355 $	5 588 524 $	12 355 879 $

1. Les données sur la protection de la forêt pour 1984-1985 et 1985-1986 ont été prises dans les annexes 25A et 25B de l'étude d'évaluation du SAG (carburant et huile des CANSO et CL-215); celles de 1986-1987 et 1987-1988 ont été obtenues du SAG, et celles de 1988-1989 ont été prises à l'annexe 2 du document produit par le Bureau du sous-ministre en novembre 1987 et portant sur les modalités de gestion et de contrôle du FSAG. Celles sur le secteur des personnes et des marchandises ont été obtenues par différence.

Note 3 FONDS RENOUVELABLE, REVENUS TOTAUX ET REVENUS PRIS EN COMPTE DANS NOS CALCULS

REVENUS TOTAUX	SOUS-LOCATION	AUTRES REVENUS DES HS-748	REVENUS AJUSTÉS	TOTAL
1984-1985	6 146 303 $	(843 573 $)	(159 267 $)	5 143 463 $
1985-1986	6 235 933 $	(905 790 $)	(90 963 $)	5 239 180 $
1986-1987	7 012 614 $	(851 201 $)	(37 311 $)	6 124 102 $
1987-1988	6 180 041 $	---	(94 551 $)	6 085 490 $
1988-1989	19 461 513 $	---	(77 873 $)	19 383 640 $
1989-1990	20 294 109 $	---	(59 493 $)	20 234 616 $

2. Les revenus de sous-location découlent d'une opération exécutée pour le compte de la Société québécoise des transports (SQT) et cela au profit de la Société aérienne Québécair. Les autres revenus découlent pour leur part de remboursements de dépenses, de charges exigées des journalistes accompagnant les ministres, du remisage d'aéronefs dans le hangar du SAG et de la fourniture occasionnelle de biens et services.

TARIFS DE NOLISEMENT DU SAG [3]

Entrée en vigueur	1/4/84	1/4/85	1/4/86	1/12/87	1/4/88 [3]	1/4/89
AVIONS-PASSAGERS						
CHALLENGER	---	---	---	---	1 800 $	1 850 $
HS-125	700 $	idem	840 $	1 000 $	1 200 $	1 450 $
F-27	500 $	idem	600 $	750 $	930 $	1 190 $
DC-3	200 $	idem	240 $	360 $	480 $	750 $
NAVAJO	---	---	---	---	400 $	400 $
AVIONS-CITERNES [4] [5]						
CANSO	550 $	575 $	630 $	idem	765 $	790 $
CL-215	1 100 $	1 155 $	1 270 $	idem	1 430 $	1 475 $
HÉLICO						
BELL-206B	200 $	idem	240 $	300 $	370 $	490 $
BELL-222	---	---	---	---	800 $	820 $

3. Sauf pour les opérations hors Québec, des avions-citernes pour lesquelles on utilise d'autres bases de calcul.

4. Pour les avions-citernes CANSO ET CL-215, les nouveaux principes de tarification en vigueur depuis le 1er avril 1988 prévoient aussi l'imposition de charges fixes. En 1988-1989, ces charges fixes ont été de 2 196 508 $ pour les CANSO et de 7 265 495 $ pour les CL-215. En 1989-1990, ils ont été de 2 212 447 $ pour les CANSO et de 7 319 853 $ pour les CL-215.

5. Depuis la saison 1989, il n'y a plus que les heures de combat qui fassent l'objet d'une tarification horaire. Les coûts relatifs au positionnement des avions-citernes sont dorénavant pris en considération dans le calcul des charges fixes.

BIBLIOGRAPHIES

BIBLIOGRAPHIE - PROGRAMMES DU RÉSEAU ROUTIER

1. Gouvernement du Québec, Comptes publics du Québec, livre des états financiers du gouvernement, Québec, 1981-1982 à 1988-1989.

2. Statistiques Canada, Indices des prix de la construction routière, (Québec), 62-007, Ottawa, 1981 à 1989.

3. Statistiques Canada, Indices des prix à la consommation (Montréal), 62-001, Ottawa, 1981 à 1989.

4. Régie de l'assurance automobile du Québec, Statistiques d'immatriculation, Québec, 1981 à 1989.

5. Régie de l'assurance automobile du Québec, Dossier statistique: bilan 1989, tome 1, accidents, parc automobile, permis de conduire, Québec, 1990, 184 p.

6. SEGMA (86) Inc. LAVALIN (ministère des Transports), Sondage d'opinion pour évaluer la satisfaction des usagers du réseau routier, Québec, mars 1990.

BIBLIOGRAPHIE - PROGRAMME DE TRANSPORT SCOLAIRE

1. CHAREST, Serge, Claude Martin, Répertoire statistique - transport scolaire - 87/88, Direction du développement du transport terrestre des personnes, ministère des Transports, Québec, 3e trimestre 1989, 130 p.

2. CHAREST, Serge, Claude Martin, Répertoire statistique - transport scolaire - 86, Direction du développement du transport terrestre des personnes, ministère des Transports, Québec, 3e trimestre 1988, 125 p.

3. CHAREST, Serge, Claude Martin, Transport scolaire: analyse du système québécois , Direction du développement du transport terrestre des personnes, ministère des Transports, Québec, 2e trimestre 1988, 139 p.

4. Ministère des Transports, Règles budgétaires du transport des écoliers, Québec, Direction des programmes d'aide en transport terrestre des personnes, Québec, 1983-1983 à 1987-1988.

5. Ministère des Transports, Rapport d'exploitation pour le transport des écoliers - transport scolaire (TE-104), Direction des programmes d'aide en transport terrestre des personnes, Québec, 1983-1983 à 1987-1988.

6. Ministère des Transports, Statistiques sur la clientèle et sur l'organisation du réseau de transport - transport scolaire (TE-102), Québec, Direction des programmes d'aide en transport terrestre des personnes, Québec, 1983-1983 à 1987-1988.

BIBLIOGRAPHIE - PROGRAMME DE TRANSPORT EN COMMUN

1. AUCLAIR, Louise, Organismes municipaux et intermunicipaux de transport de la région de Montréal - répertoire statistique - transport en commun '87, Direction des programmes d'aide en transport terrestre des personnes, ministère des Transports, Québec, décembre 1988, 47 p.

2. AUCLAIR, Louise, Organismes municipaux et intermunicipaux de transport - répertoire statistique - transport en commun '88, Direction des programmes d'aide en transport terrestre des personnes, ministère des Transports, Québec, décembre 1988, 69 p.

3. BEAULÉ, Michel, Programme d'aide gouvernementale au transport en commun, Direction du développement du transport terrestre des personnes, Service du développement des politiques, Notes pour un exposé présenté à l'intérieur du séminaire de synthèse - URB 8000, Maîtrise en analyse et gestion urbaines, Université du Québec à Montréal, 22 mars 1990, 26 p.

4. Ministère des Transports, Transport en commun - rapport d'exploitation Direction des programmes d'aide en transport terrestre des personnes, Québec, 1984 à 1988.

5. HURLEY, Norman, Maryse Hamel, Évaluation du programme de subvention aux immobilisations, Direction générale du transport des personnes et des marchandises, Service de l'évaluation et de la réglementation, ministère des Transports, Québec, février 1988, 146 p.

6. MÉNARD, Robert, Maryse Hamel, Michel Beaulé, Le financement du transport en commun urbain au Québec et la politique d'aide gouvernementale, Direction générale du transport terrestre des personnes, ministère des Transports, Québec, 28 mai 1986, 238 p.

7. ...OPT, Rapports annuels des OPT... pour les années 1984 à 1988.

BIBLIOGRAPHIE - PROGRAMME DE TRANSPORT ADAPTÉ

1. Ministère des Transports, Répertoire statistique - transport adapté 86, Direction des programmes d'aide en transport terrestre des personnes, Québec, 4e trimestre de 1987, 142 p.

2. Ministère des Transports, Répertoire statistique - transport adapté 87, Direction des programmes d'aide en transport terrestre des personnes, Québec, 4e trimestre de 1988, 144 p.

3. Ministère des Transports, Répertoire statistique - transport adapté 88, Direction des programmes d'aide en transport terrestre des personnes, Québec, 1er trimestre de 1990, 156 p.

4. Ministère des Transports, Politique d'admissibilité au transport adapté pour les personnes handicapées, Direction des programmes d'aide en transport terrestre des personnes, Québec, 15 avril 1983, 25 p.

5. Ministère des Transports, Rapport sur le fonctionnement du comité d'admissibilité pour l'année 1989 - guide explicatif, Direction des programmes d'aide en transport terrestre des personnes, Québec, 1989, 10 p.

6. Ministère des Transports, Transport adapté aux personnes handicapées - états financiers de l'année ... (TA-201), Direction des programmes d'aide en transport terrestre des personnes, Québec, 1984 à 1987.

7. Ministère des Transports, Transport adapté aux personnes handicapées - prévisions budgétaires de l'année ... (TA-201), Direction des programmes d'aide en transport terrestre des personnes, Québec, 1984 à 1987.

8. Ministère des Transports, Rapport trimestriel d'exploitation de l'année ... (TA-201), Direction des programmes d'aide en transport terrestre des personnes, Québec, 1984 à 1987.

9. Ministère des Transports, Modalités d'organisation du transport adapté aux personnes handicapées- le plan de développement, Direction des programmes d'aide en transport terrestre des personnes, Québec, juin 1980, 20 p.

10. MONGRAIN, Danielle, Serge Charest, État de la situation des services de transport adapté aux personnes handicapées en milieu rural, Direction générale du transport terrestre des personnes, Service des études, ministère des Transports, Québec, décembre 1986, 71 p.

BIBLIOGRAPHIE - PROGRAMME DE TRANSPORT MARITIME

1. Société des traversiers du Québec, Rapports annuels, 1981-1982 à 1988-1989.

2. TREMBLAY, Lise, Analyse des problèmes et proposition d'une méthode de compilation, Statistiques sur les traverses maritimes, février 1988.

3. LAUZON, GÉLINAS, BERNARD, Contrôle de gestion, 2e édition, Éditeur Gaétan Morin, 603 p.

4. HOVINGTON, Claire-Hélène, Gilles Beaulieu, Paul-A. Blouin, Paul-Luc Castonguay, André Lavergne, Traverses maritimes, Rapport du Comité Hovington, novembre 1986, 80 p.

BIBLIOGRAPHIE - PROGRAMME DE TRANSPORT AÉRIEN

1. Ministère des Transports, Évaluation du Service aérien gouvernemental, Direction de la programmation, Québec, novembre 1986, 76 p.

2. Ministère des Transports, Évaluation du Service aérien gouvernemental - annexes, Direction de la programmation, Québec, novembre 1986, 86 p.

3. Ministère des Transports, Rapports mensuels du SAG, cumulatif au 31 mars, Service aérien gouvernemental, Québec, 1985 à 1989.

4. Ministère des Transports, Système de facturation du SAG, Service aérien gouvernemental, Québec, 1984-1985 à 1988-1989.

5. Ministère des Transports, Document portant sur les modalités de gestion et du contrôle du Fonds du Service aérien gouvernemental (FSAG), Bureau du sous-ministre, Projet de loi modifiant la Loi sur le ministère des Transports en vue de la création du Fonds spécial du SAG, Québec, novembre 1989, 33 p.

6. Ministère des Transports, États financiers du Fonds renouvelable du SAG, Québec, 1984-1985 à 1988-1989.

7. ST-AMANT, Jocelyne, Évolution des dépenses du ministère des Transports du Québec 1962-1963 à 1989-1990, Direction de la recherche, ministère des Transports, collection Études et recherches en transports, Québec, 4e trimestre 1989, 179 p.

8. Ministère de l'Énergie et des ressources, Système d'information sur les feux de forêts, Direction de la conservation, Québec, 1984 à 1989.

9. Conseil du Trésor, CT général 148681 du 7 février 1984 concernant le Fonds renouvelable du Service aérien gouvernemental, Québec.

10. Conseil du Trésor, CT 154928 du 18 février 1985 concernant le Fonds renouvelable du Service aérien gouvernemental, Québec.

11. Conseil du Trésor, CT général 165873 du 3 novembre 1987, autoriser le Service aérien gouvernemental à hausser la tarification pour ses différentes missions et redéfinir les dépenses imputables au Fonds renouvelable, Québec.

12. Conseil du Trésor, CT 166944 du 22 mars 1988 concernant une modification de la tarification des services aériens destinés à la protection de la forêt, Québec.

13. Conseil du Trésor, CT 172581 du 19 décembre 1989 concernant un projet de loi modifiant la Loi sur le ministère des Transports (Réf: 9-0214), Québec.

Gouvernement du Québec
Ministère
des Transports

91-09